

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/2068 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Ιουλίου 2013

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.35611 (13/C) την οποία προτίθεται να χορηγήσει η Γαλλία υπέρ του ομίλου PSA Peugeot Citroën SA

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2013) 4971]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα ⁽¹⁾ και έλαβε υπόψη της τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 5 Νοεμβρίου 2012, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία από μια επιχείρηση που εξέφρασε την επιθυμία να διατηρήσει την ανωνυμία της (στο εξής «ανώνυμος καταγγέλλων»).
- (2) Με απόφαση της 11ης Φεβρουαρίου 2013 (εφεξής «η απόφαση διάσωσης») η Επιτροπή ενέκρινε προσωρινά, για λόγους χρηματοπιστωτικής σταθερότητας, την εγγύηση από το γαλλικό κράτος όσον αφορά την έκδοση ομολόγων από την τράπεζα PSA Finance S.A (εφεξής «BPF») ονομαστικού ποσού 1,2 δισεκατ. ευρώ. Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να κοινοποιήσουν σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA Peugeot Citroën S.A. (εφεξής «PSA» ή ο «όμιλος» ή «όμιλος PSA») και σχέδιο βιωσιμότητας της BPF εντός 6 μηνών από την έκδοση της απόφασης διάσωσης.
- (3) Με επιστολή της 12ης Μαρτίου 2013, η Γαλλία κοινοποίησε στην Επιτροπή ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ του ομίλου PSA.
- (4) Με επιστολή της 2ας Μαΐου 2013, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γαλλία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής: «ΣΛΕΕ») σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση.

⁽¹⁾ EE C 275 της 16.11.2007, σ.18.

- (5) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία (εφεξής «απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας») δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 16 Μαΐου 2013 ⁽²⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση. Στις 3 Ιουνίου 2013 η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγια στους κύριους ανταγωνιστές της PSA.
- (6) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από πέντε ενδιαφερομένους, συγκεκριμένα:
- i) τον όμιλο PSA, υπό την ιδιότητά του ως δικαιούχου της ενίσχυσης, ο οποίος υπέβαλε παρατηρήσεις με επιστολή της 13ης Ιουνίου 2013·
 - ii) μια επιχείρηση που επιθυμεί να διατηρήσει την ανωνυμία της (εφεξής «ανώνυμος τρίτος»), η οποία υπέβαλε παρατηρήσεις με επιστολή της 14ης Ιουνίου 2013·
 - iii) τους ανταγωνιστές Fiat, General Motors (εφεξής «GM») και Toyota, που υπέβαλαν παρατηρήσεις με επιστολές στις 17, 18 και 21 Ιουνίου 2013.
- (7) Η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στη Γαλλία με επιστολές της 19ης και της 21ης Ιουνίου 2013.
- (8) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας με επιστολή της 3ης Ιουνίου 2013 και τα σχόλιά τους για τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών με επιστολή της 28ης Ιουνίου 2013.
- (9) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες την 1η και τη 2α Ιουλίου 2013.
- (10) Στις 4 Ιουλίου 2013 πραγματοποιήθηκε τηλεφωνική διάσκεψη μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής, των γαλλικών αρχών και του ομίλου PSA. Πραγματοποιήθηκαν και άλλες δύο συνεδριάσεις μεταξύ των ιδίων μερών στις 11 και 12 Ιουλίου 2013, καθώς και τηλεφωνική διάσκεψη στις 15 Ιουλίου 2013. Μετά τις συσκέψεις αυτές, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν στοιχεία με επιστολή της 16ης Ιουλίου 2013 που τροποποιήθηκαν με επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

2.1. Ο ΟΜΙΛΟΣ PSA

- (11) Ο όμιλος PSA είναι εταιρεία εισηγμένη στο χρηματιστήριο Euronext Paris. Το 2011, οι πωλήσεις του ομίλου υπερέβησαν τα 3,5 εκατομμύρια οχήματα και εξαρτήματα παγκοσμίως (42 % εκτός Ευρώπης). Έχοντας εμπορική παρουσία σε 160 χώρες, ο όμιλος PSA εκμεταλλεύεται 11 εργοστάσια με την ονομασία «terminales» (τερματικά) (εκ των οποίων τα 9 βρίσκονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση), όπου συναρμολογούνται τα οχήματα, καθώς και 12 εργοστάσια με την ονομασία «piècesiques» (μηχανικά) που εξειδικεύονται στην κατασκευή ορισμένων εξαρτημάτων. Οι δραστηριότητες του ομίλου εκτείνονται επίσης στη χρηματοδότηση της αυτοκινητοβιομηχανίας (BPF) και τον εξοπλισμό αυτοκινήτων (Faurecia). Έως τον Δεκέμβριο του 2012, η PSA ήταν επίσης κάτοχος της Gefco (δραστηριότητες εφοδιαστικής). Ο όμιλος PSA πραγματοποίησε κύκλο εργασιών (εφεξής «ΚΕ») 55,4 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2012. Η εξέλιξη του ΚΕ του ομίλου κατά τα πέντε τελευταία έτη παρουσιάζεται στον πίνακα 1 κατωτέρω.

Πίνακας 1

Κύκλος εργασιών του ομίλου PSA σε εκατ. ευρώ

	2008	2009	2010	2011	2012
Ιστορικό κύκλου εργασιών	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) Η BPF είναι δέσμια τράπεζα ελεγχόμενη κατά 100 % από την PSA και εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση των πωλήσεων οχημάτων Peugeot και Citroën, των αποθεμάτων οχημάτων και ανταλλακτικών των δικτύων διανομής, και προτείνει τρόπους χρηματοδότησης στους πελάτες του ομίλου. Η BPF είναι παρούσα σε 23 χώρες. Με μέσο ποσοστό διείσδυσης ⁽³⁾ 29,8 % το 2012, η BPF χρηματοδοτεί ένα μεγάλο μέρος της ζήτησης των αυτοκινήτων που κατασκευάζει ο όμιλος και συμβάλλει καθοριστικά στη χρηματοδότηση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας. Το 2012 το ανεξόφλητο χρέος ήταν της τάξης των 23 έως 24 δισεκατ. ευρώ. Το 2011 το καθαρό αποτέλεσμα ανήλθε σε 354 εκατ. ευρώ.

⁽²⁾ EE C 137 της 16.5.2013, σ. 10

⁽³⁾ Ο μέσος βαθμός διείσδυσης 29,8 % δεν δείχνει τις διαφορές μεταξύ του βαθμού διείσδυσης στα διάφορα τμήματα της αγοράς. Ειδικότερα, το ποσοστό διείσδυσης είναι υψηλότερο στα τμήματα Β και Γ με ποσοστά διείσδυσης που υπερβαίνουν το 30 % έως και το 40 % σε ορισμένες χώρες. Η δραστηριότητα χρηματοδότησης της αγοράς οχημάτων κρίνεται, κατά συνέπεια, κεφαλαιώδους σημασίας γι' αυτά τα τμήματα.

- (13) Η Faurecia είναι κατασκευαστής εξοπλισμού αυτοκινήτων που ανήκε κατά 57,18 % στην PSA στις 31 Δεκεμβρίου 2012. Η δραστηριότητά της είναι κυρίως προσανατολισμένη προς την κατασκευή καθισμάτων αυτοκινήτων, εσωτερικών συστημάτων αυτοκινήτων, τεχνολογιών ελέγχου εκπομπών και εξωτερικού τμήματος αυτοκινήτων. Το 2012 ο κύκλος εργασιών του ανήλθε σε 17,4 δισεκατ. ευρώ.

2.2. ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ Ο ΟΜΙΛΟΣ PSA

- (14) Το 2012 ο κύκλος εργασιών του ομίλου μειώθηκε κατά 5,2 %, κυρίως λόγω των χαμηλών επιδόσεων του τμήματος αυτοκινήτων, (μείωση κατά 10,3 % σε 38,3 δισεκατ. ευρώ). Το τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα του ομίλου ήταν αρνητικό με ζημία 576 εκατ. ευρώ, έναντι θετικού αποτελέσματος 1,093 δισεκατ. ευρώ το 2011. Μόνο για το τμήμα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η ζημία εκμετάλλευσης ανήλθε σε 1,5 δισεκατ. ευρώ το 2012, έναντι 92 εκατ. ευρώ το 2011.
- (15) Οι δυσκολίες οφείλονται και σε ειδικούς παράγοντες της αγοράς αυτοκινήτων, στις επιπτώσεις της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης της ζώνης του ευρώ και στα διαρθρωτικά μειονεκτήματα του ομίλου PSA.

2.2.1. ΠΑΡΑΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 2007

- (16) Από το 2007, η ευρωπαϊκή αγορά παρουσιάζει συνεχή συρρίκνωση. Η ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτου αντιπροσώπευε, πριν από το 2007, πωλήσεις περίπου 18 εκατομμυρίων οχημάτων ετησίως, έναντι πωλήσεων 14 εκατ. μονάδων το 2012, δηλαδή πτώση κατά 15 %.
- (17) Σε αυτό το πλαίσιο, οι πωλήσεις της PSA, που έχει ισχυρή παρουσία στην Ευρώπη (και ιδίως στη Νότια Ευρώπη) μειώθηκαν κατά 6,1 % σε αυτή την αγορά, όπου πραγματοποιεί το 58 % των πωλήσεών της. Το μερίδιο αγοράς του ομίλου PSA μειώθηκε σε 13,3 %, έναντι 14,2 % το 2010.
- (18) Όμως, ο όμιλος PSA δεν αντισταθμίζει τη μείωση των πωλήσεών του στην ευρωπαϊκή αγορά με τις πωλήσεις του εκτός Ευρώπης. Το 2012, οι πωλήσεις ιδιωτικών αυτοκινήτων και επαγγελματικών οχημάτων στην αλλοδαπή δεν ήταν από μόνες τους αρκετές για να αντισταθμίσουν τη μείωση των πωλήσεων του ομίλου στην ευρωπαϊκή αγορά.

2.2.2. ΔΥΣΜΕΝΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΓΕΝΙΚΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ

- (19) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο όμιλος PSA ανταγωνίζεται με:
- α) το σύνολο των άλλων γενικών κατασκευαστών: τους κατασκευαστές αυτοκινήτων υψηλών προδιαγραφών (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen), καθώς και με τους άλλους γενικούς κατασκευαστές όπως η Ford, η Fiat, η Skoda, Seat και Honda·
 - β) το σύνολο των εξειδικευμένων κατασκευαστών (Audi, BMW, Mercedes κ.λπ.) που έχουν ολοένα και περισσότερο την τάση να αναπτύσσουν προϊόντα υψηλών προδιαγραφών για όλα τα τμήματα της αγοράς, διεισδύοντας και στον πυρήνα της αγοράς των γενικών κατασκευαστών·
 - γ) τους νεότερους κατασκευαστές που κερδίζουν συνεχώς έδαφος κυρίως στα τμήματα της αγοράς της μεσαίας κατηγορίας αυτοκινήτων (Hyundai, Kia κ.λπ.).
- (20) Εν ολίγοις, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η φυσική αγορά των γενικών κατασκευαστών δέχεται την επίθεση από τα «άνω», δηλαδή από τους εξειδικευμένους κατασκευαστές αυτοκινήτων υψηλών προδιαγραφών που στοχεύουν σε νέα τμήματα της αγοράς (π.χ., Audi A1 κ.λπ.) και από τα «κάτω», δηλαδή από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων μεσαίων/κατώτερων προδιαγραφών, ιδίως κορεατικών, όπως η Hyundai-Kia, που επιθυμούν να ανέβουν σε υψηλότερη κατηγορία.

2.2.3. ΤΑ ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (21) Περισσότερο από το ήμισυ (53 % το 2011) της παραγωγής αυτοκινήτων του ομίλου PSA πραγματοποιείται στη Δυτική Ευρώπη, όπου το κόστος εργασίας είναι υψηλότερο από ό,τι στον υπόλοιπο κόσμο. Ωστόσο, ο συντελεστής κόστους εργασίας αντιπροσωπεύει συνολικά περισσότερο από το [20-30] * % της τιμής κόστους για την PSA. Επιπλέον, το μεγαλύτερο μέρος του προσωπικού που ασχολείται με την έρευνα και ανάπτυξη (εφεξής «E&A») και των εγκαταστάσεων του ομίλου βρίσκεται στη Γαλλία, γεγονός το οποίο συνεπάγεται υψηλές δαπάνες προσωπικού.

* Εμπιστευτικές πληροφορίες

- (22) Ο όμιλος παρουσιάζει επίσης υστέρηση σε σχέση με τους ανταγωνιστές του στον τομέα της E&A, και ιδίως στον τομέα της τυποποίησης των συστατικών στοιχείων.
- (23) Τέλος, η εικόνα και το κύρος της PSA υπολείπονται σε σχέση με τους γερμανούς κατασκευαστές υψηλών προδιαγραφών («premium»).
- (24) Οι δυσκολίες του ομίλου, και ιδίως του τμήματος της αυτοκινητοβιομηχανίας, έχουν άμεσες συνέπειες στη BPF (και αντίστροφα). Πράγματι, οι δυσκολίες της δέσμιας τράπεζας οφείλονται κυρίως στις δυσκολίες του ομίλου λόγω των αξιολογήσεων της πιστοληπτικής τους ικανότητας. Η υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της PSA έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της BPF, γεγονός που καθιστά δύσκολη την πρόσβαση της στις αγορές για να αναχρηματοδοτηθεί. Όμως, η BPF έχει ζωτική σημασία για τη στήριξη της δραστηριότητας του ομίλου PSA. Το 2012, για παράδειγμα, εξασφάλισε τη χρηματοδότηση του 29,8 % των πωλήσεων του κατασκευαστή και του 100 % των ευρωπαϊών αντιπροσώπων. Η σημαντική μείωση των δυνατοτήτων χρηματοδότησης της BPF (και η συνακόλουθη μείωση της παραγωγής δανείων) συμβάλλει στη μείωση της δραστηριότητας του τμήματος αυτοκινήτων. Μέσω του μηχανισμού της αξιολόγησης («rating»), μπορεί συνεπώς να δημιουργηθεί ένας φαύλος κύκλος προκαλώντας περαιτέρω μείωση των πηγών χρηματοδότησης της BPF, η οποία με τη σειρά της έχει αντίκτυπο στις πωλήσεις του ομίλου PSA μέσω του περιορισμού των πιστώσεων, και ούτω καθεξής.

2.3. ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.3.1. Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΓΥΗΣΗ ΣΤΙΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΟΜΟΛΟΓΩΝ ΤΗΣ BPF

- (25) Για να μπορέσει να υλοποιήσει το σχέδιο αναδιάρθρωσης της, η γαλλική κυβέρνηση αποφάσισε να χορηγήσει στον όμιλο PSA εγγύηση που καλύπτει την έκδοση μακροπρόθεσμων ομολόγων της BPF που μπορεί να πραγματοποιηθεί το νωρίτερο την ημερομηνία της σύμβασης εγγύησης ή της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, και το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016 (η «εγγύηση»). Στο πλαίσιο αυτό, θα υπογραφεί αυτόνομη συμφωνία εγγύησης μεταξύ, αφενός, του γαλλικού κράτους και, αφετέρου, του ομίλου PSA με ανασταλτική ρήτρα έως την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής βάσει των άρθρων 107 και 108 της ΣΛΕΕ. Αφού συνήψαν μια πρώτη σύμβαση εγγύησης σε προσωρινή βάση για δόση ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ σε κεφάλαιο, κατ' εφαρμογή της απόφασης της Επιτροπής της 11ης Φεβρουαρίου 2013 για τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης, οι γαλλικές αρχές προτίθενται να συνάψουν με τον όμιλο PSA δεύτερη σύμβαση εγγύησης που καλύπτει την υπολειπόμενη δόση, για ανώτατο υπόλοιπο ύψους 5,8 δισεκατ. ευρώ σε κεφάλαιο.
- (26) Το άρθρο 85 του νόμου αριθ. 2012-1510 της 29ης Δεκεμβρίου 2012 του διορθωτικού προϋπολογισμού του 2012 επιτρέπει στον υπουργό οικονομίας να χορηγήει έναντι αμοιβής την εγγύηση του κράτους στους χρεωστικούς τίτλους της BPF κατά το διάστημα από 1 Ιανουαρίου 2013 έως 31 Δεκεμβρίου 2016. Η εγγύηση θα καλύπτει νέες εκδόσεις μακροπρόθεσμων ομολόγων της BPF. Θα ευνοεί τα ακόλυπτα χρεόγραφα που εκδίδει η BPF μετά την ημερομηνία έγκρισης της εφαρμογής της εγγύησης από την Επιτροπή, και το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016. Οι εν λόγω χρεωστικοί τίτλοι θα έχουν ανώτατη συμβατική διάρκεια τριανταξέι μηνών από την ημερομηνία έκδοσής τους.
- (27) Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι ο καθορισμός του ανώτατου ορίου της εγγύησης που απαιτείται για τον όμιλο PSA βασίζεται στην ανάλυση της υφιστάμενης διάρθρωσης του ισολογισμού της BPF (και, ειδικότερα, της δομής της χρηματοδότησης της BPF) καθώς και στις προβλέψεις των μελλοντικών αναγκών χρηματοδότησης για το διάστημα 2013-2016, που έχουν καθοριστεί από τις γαλλικές αρχές βάσει των ακόλουθων παραδοχών:
- α) θα υπάρχει σταθερό σύνολο τρεχόντων υπολοίπων, που εκτιμάται περίπου σε 24/25 δισεκατ. ευρώ, που θα επιτρέπει να διατηρείται η χρηματοδότηση των πωλήσεων αυτοκινήτων του ομίλου PSA·
 - β) αύξηση της τιτλοποίησης στη χρηματοδότηση της BPF, αντισταθμίζοντας εν μέρει τη μείωση των εμπορικών χρεογράφων / πιστοποιητικών καταθέσεων (επιπτώσεις διαβάθμισης A-3 / P-3)·
 - γ) την ανανέωση των τραπεζικών πιστώσεων που θα επέτρεπε στην BPF να εξασφαλίσει μεσοπρόθεσμη τραπεζική πίστωση 11,6 δισεκατ. ευρώ τον Ιανουάριο του 2013, ιδίως με τη σύναψη ενός νέου κοινοπρακτικού δανείου ύψους 4,1 δισεκατ. ευρώ πενταετούς διάρκειας, την ανανέωση της πλειονότητας αυτών των διμερών τραπεζικών πιστώσεων, την παράταση ενός κονδυλίου ανανεώσιμης πίστωσης κεφαλαίου 1,2 δισεκατ. ευρώ, με ληκτότητα έως τον Ιανουάριο του 2016, και την ταυτόχρονη επέκταση μιας τραπεζικής πίστωσης ύψους 1,8 δισεκατ. ευρώ έως τον Δεκέμβριο του 2015 (βλ. διευκρινίσεις της αιτιολογικής σκέψης 31 κατωτέρω)·
 - δ) την χρήση των καταθέσεων από το 2013.

- (28) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η αμοιβή για την εγγύηση προσδιορίστηκε κατά τρόπο ώστε να παρέχεται σε τιμή της αγοράς σύμφωνα με τα κριτήρια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ⁽⁴⁾ (στο εξής «κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης») και της ανακοίνωσης της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ) στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων ⁽⁵⁾. Η ανακοίνωση περί εγγυήσεων προβλέπει ότι, εάν δεν υπάρχει αντίστοιχη προμήθεια εγγύησης αναφοράς στις χρηματοπιστωτικές αγορές, το συνολικό χρηματοοικονομικό κόστος του εγγυημένου δανείου, συμπεριλαμβανομένου του επιτοκίου του δανείου και της προμήθειας εγγύησης θα πρέπει να συγκριθεί με την αγοραία τιμή ενός παρόμοιου μη εγγυημένου δανείου.
- (29) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι, για να καθοριστεί το επίπεδο της αμοιβής του κράτους, αυτό θα έπρεπε να ενεργήσει κατά τον ίδιο τρόπο όπως και οι τράπεζες που συμμετέχουν στο New Club Deal, μια συμφωνία μεταξύ BPF και των πιστωτριών της τραπεζών. Για τον λόγο αυτό, το κόστος κινδύνου που εκτιμήθηκε από τις τράπεζες υπολογίστηκε με βάση τη συνολική αμοιβή των παροχών ρευστότητας του New Club Deal, και επανεξετάστηκε ιδίως για να ληφθούν υπόψη οι διαφορές ανάμεσα σε μια εισφορά ρευστότητας και σε μια εγγύηση. Η αμοιβή για την κρατική εγγύηση καθορίστηκε σε 260 μονάδες βάσης.
- (30) Η BPF εξέδωσε ομόλογα στο όνομά της, για τα οποία υπάρχει δευτερογενής αγορά. Ο πίνακας 2 κατωτέρω παρουσιάζει τις μέσες αποδόσεις των υφιστάμενων ομολόγων της BPF με ημερομηνία λήξης που προσεγγίζει τα τρία έτη για περίοδο 1 μηνός πριν ανακοινωθεί στον τύπο το μέτρο για τη στήριξη του ομίλου ⁽⁶⁾. Η απόδοση ενός υποθετικού ομολόγου διάρκειας ακριβώς τριών ετών έχει εκτιμηθεί με παρεμβολή με βάση τις αποδόσεις των ομολόγων της BPF με την πλησιέστερη ημερομηνία λήξης στα τρία έτη για κάθε συγκεκριμένη ημερομηνία. Τέλος ο πίνακας 2 παρουσιάζει επίσης τα επίπεδα απόδοσης κρατικών ομολόγων διάρκειας τριών ετών.

Πίνακας 2

Αποδόσεις στη δευτερογενή αγορά

	Στις 16.10.2012	Διάμεσος 16.9 – 16.10
Ημερομηνία λήξης ομολόγου 25.9.2015	5,04	5,52
Ημερομηνία λήξης ομολόγου 24.6.2015	4,84	5,57
Ημερομηνία λήξης ομολόγου 25.2.2016	5,37	6,23
Υποθετικό ομόλογο διάρκειας 3 ετών (εκτίμηση των αποδόσεων με παρεμβολή)	5,09	5,54
Ομολογία εξομοιούμενη με τριετές ομόλογο του γαλλικού δημοσίου	0,34	0,39

- (31) Στα τέλη Δεκεμβρίου 2012 η BPF διαπραγματεύτηκε νέες πιστώσεις με ομάδα τραπεζών, οι οποίες δέχθηκαν να χορηγήσουν στη BPF:
- ρευστότητα μέσω μακροπρόθεσμων δανείων ύψους 4 δισεκατ. ευρώ (στο εξής «New Club Deal»)-
 - διμερείς τραπεζικές πιστώσεις ύψους 4,6 δισεκατ. ευρώ-
 - επέκταση δύο εφεδρικών πιστώσεων («back-up») (μη προοριζόμενες να χρησιμοποιηθούν) για ποσό 3 δισεκατ. ευρώ.

Η συνολική ανάληψη υποχρέωσης από αυτές τις τράπεζες ανέρχεται, συνεπώς, σε 11,6 δισεκατ. ευρώ. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γαλλία, η χρήση της πιστωτικής διευκόλυνσης του New Club Deal ήταν υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής του μέτρου κρατικής στήριξης ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ EE C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

⁽⁵⁾ EE C 155 της 20.6.2008, σ. 10.

⁽⁶⁾ Στον τύπο ανακοινώθηκε η πρόθεση του κράτους να τεθεί το μέτρο σε εφαρμογή στις 17 Οκτωβρίου 2012.

⁽⁷⁾ Σύμφωνα με τα παραδείγματα του termsheet που υπέβαλε η Γαλλία στις 7 Ιανουαρίου 2013: «Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (έγκριση του σχεδίου στον νόμο για τον προϋπολογισμό)».

- (32) Στις 25 Μαρτίου 2013 η BPF εξέδωσε ομόλογο καλυπτόμενο από κρατική εγγύηση ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ. Το ομόλογο αυτό, που περιλαμβάνει τοκομερίδιο 0,625 %, έχει απόδοση 0,664 %, ήτοι πρόσθετη απόδοση 24 μονάδων βάσης σε σχέση με παρόμοιο τριετές ομόλογο του γαλλικού δημοσίου (OAT).
- (33) Η Επιτροπή προσδιόρισε ποσοτικά το στοιχείο ενίσχυσης στην αιτιολογική σκέψη 51 της απόφασης σχετικά με την ενίσχυση διάσωσης σε ένα εύρος από 91,8 εκατ. ευρώ μέχρι το ονομαστικό ποσό των εκδοθέντων ομολόγων ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ. Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι, βάσει της μεθοδολογίας που χρησιμοποιείται στην απόφαση σχετικά με τη διάσωση, τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν όσον αφορά το στοιχείο ενίσχυσης που εμπεριέχεται στο μέτρο είναι:

Πίνακας 3

Υπολογισμός του στοιχείου ενίσχυσης στα καλυμμένα ομόλογα

Δεδομένα 3 ετών υπολογιζόμενα με παρεμβολή Διαφορά απόδοσης 24 μονάδων βάσης σε σχέση με το κράτος	Άμεσες παράδοσης (spot)	Διάμεσος αποδόσεων ομολόγων	
		16.10.2012	12.7 – 16.10
Τριετές ομόλογο γαλλικού δημοσίου (OAT)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Εκτιμώμενη διαφορά απόδοσης σε σχέση με την απόδοση κρατικών τίτλων μετά την εγ- γύηση	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Επιτόκιο BPSA μετά την εγγύηση α)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Κόστος της εγγύησης β)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Εκτιμώμενο συνολικό κόστος των εγγυημένων εκδόσεων α) + β)	3,18 %	3,19 %	3, 23 %
Απόδοση στη δευτερογενή αγορά BPSA υπο- λογιζόμενη με παρεμβολή σε περίοδο 3 ετών	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Συνεπαγόμενο ποσό κρατικής ενίσχυσης (σε εκατ. ευρώ)	401	429	486

Πηγή: BNP Paribas Global Markets, Datastream

- (34) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η περίοδος αναφοράς που λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή είναι ιδιαίτερα δυσμενής για το ιστορικό των αποδόσεων των εκδόσεων της BPF. Η περίοδος από 12 Ιουλίου έως 16 Οκτωβρίου 2012, δηλαδή από την ημερομηνία που αποκαλύφθηκαν οι δυσκολίες του ομίλου PSA με την εξαγγελία του σχεδίου αναδιοργάνωσης, θα ήταν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η καταλληλότερη για την εκτίμηση της απόδοσης του ομολόγου.

2.3.2. Η ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «50CO₂CARS»

- (35) Οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις που η Γαλλία προτίθεται να χορηγήσει στο έργο «50CO₂Cars» εντάσσονται στο πλαίσιο του προγράμματος των «μελλοντικών επενδύσεων» που τέθηκε σε εφαρμογή με τον διορθωτικό νόμο του προϋπολογισμού αριθ. 2010-237 της 9ης Μαρτίου 2010. Ο οργανισμός περιβάλλοντος και εξοικονόμησης ενέργειας (στο εξής «ADEME») είναι ένας από τους φορείς ⁽⁸⁾ στους οποίους το κράτος έχει αναθέσει τη διαχείριση των πιστώσεων που διατίθενται για τις μελλοντικές επενδύσεις. Ο συνολικός προϋπολογισμός στη διάθεση του ADEME ανέρχεται σε 2,65 δισεκατ. ευρώ.
- (36) Στο πλαίσιο του προγράμματος μελλοντικών επενδύσεων, το έργο «50CO₂Cars» εντάσσεται στη δράση «Οχήμα του μέλλοντος» που αποσκοπεί στην πειραματική εφαρμογή και την προώθηση των τεχνολογιών και οργανώσεων με μικρότερη κατανάλωση ενέργειας και λιγότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Στο πλαίσιο της δράσης αυτής, επελέγησαν διάφορες τεχνολογικές συνιστώσες μέσω δύο προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος (εφεξής «ΠΕΕ»):
- α) Η νέα σειρά κινητήρων ντίζελ πολύ υψηλής ενεργειακής απόδοσης και το κιβώτιο ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη έχουν επιλεγεί στο πλαίσιο της ΠΕΕ «Σύστημα κίνησης και βοηθητικά συστήματα κινητήρων εσωτερικής καύσης» (στο εξής «ΠΕΕ αριθ. 1»).

⁽⁸⁾ Βλ. κατάλογο των εν λόγω φορέων, όπως εγκρίθηκε με το άρθρο 8 του προαναφερθέντος νόμου αριθ. 2010-237 και το διάταγμα αριθ. 2010-442 της 3ης Μαΐου 2010.

- β) Η τεχνολογία των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων επιλέχθηκε στο πλαίσιο της ΠΕΕ «Συστήματα κίνησης, βοηθητικά συστήματα και συστήματα αντιστροφής αποθήκευσης ενέργειας για ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα» (στο εξής «ΠΕΕ αριθ. 2»).
- (37) Η δράση «Όχημα του μέλλοντος» καλύπτεται ιδίως από το καθεστώς ενίσχυσης SA. 32466 (2011/X) ⁽⁹⁾ που απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία ⁽¹⁰⁾ (εφεξής «ΓΚΑΚ»).
- (38) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τα στοιχεία και τη μορφή της δημόσιας χρηματοδότησης που θα εισπράξει καθένας από τους οριζόμενους εταίρους του έργου. Εκτός από τον επικεφαλής εταίρο, την PSA, το ύψος της δημόσιας χρηματοδότησης που απαιτείται για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» είναι μικρότερο από τα όρια ατομικής κοινοποίησης που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του ΓΚΑΚ για όλους τους άλλους εταίρους (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON και IC2MP). Εφόσον αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ ⁽¹¹⁾, οι εν λόγω δημόσιες χρηματοδοτήσεις καλύπτονται ήδη από το προαναφερόμενο καθεστώς εξαίρεσης SA. 32466 (2011/X).
- (39) Αντίθετα, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 6 στοιχείο γ), ο ΓΚΑΚ δεν εφαρμόζεται στις ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις, ορισμός στον οποίο εμπίπτει σαφώς ο όμιλος PSA, τουλάχιστον από τις 17 Οκτωβρίου 2012, ημερομηνία κατά την οποία οι γαλλικές αρχές ανακοίνωσαν την πρόθεσή τους να χορηγήσουν εγγύηση στον όμιλο PSA. Η ενίσχυση την οποία προτίθεται να χορηγήσει το κράτος στην PSA για τη στήριξη του έργου «50CO₂Cars» δεν μπορεί επομένως να καλύπτεται από το καθεστώς ενισχύσεων SA 32466 (2011/X), ούτε να κοινοποιείται ατομικά βάσει του κοινοτικού πλαισίου σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την έρευνα και ανάπτυξη ⁽¹²⁾ και την καινοτομία (εφεξής «πλαίσιο E&A&K») ⁽¹³⁾.
- (40) Για λόγους διοικητικής απλούστευσης, οι δαπάνες των δραστηριοτήτων της PSA στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars» έχουν ταξινομηθεί κατά τον ίδιο τρόπο όπως και για τους άλλους εταίρους, δηλαδή χρησιμοποιώντας τις κατηγορίες που προβλέπονται από τον ΓΚΑΚ (οι οποίες συμπίπτουν με εκείνες του πλαισίου E&A&K).
- (41) Η PSA θα ασκεί, επομένως, δραστηριότητες που χαρακτηρίζονται ⁽¹⁴⁾ ως βασική έρευνα, βιομηχανική έρευνα και πειραματική ανάπτυξη για επιλέξιμες δαπάνες που αναλύονται στον κατωτέρω πίνακα 4:

Πίνακας 4

Δαπάνες του έργου 50CO₂Cars ανά τύπο δραστηριότητας E&A (σε χιλιάδες ευρώ)

Δαπάνες	Σύνολο	Επιλέξιμες ⁽¹⁾	Βασική έρευνα	Βιομηχανική έρευνα	Πειραματική ανάπτυξη
ΠΕΕ αριθ. 1	[260-330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
ΠΕΕ αριθ. 2	[50-110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Σύνολο	[300-400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Οι δαπάνες του έργου «50CO₂Cars» έχουν καταναμηθεί στις κατηγορίες E&A που ορίζονται στο άρθρο 31 παράγραφος 5 του ΓΚΑΚ (που αντιστοιχούν στις κατηγορίες του σημείου 5.1.4 του πλαισίου E&A&K).

- (42) Οι ενισχύσεις συνολικού ύψους 85,9 εκατ. ευρώ που το κράτος έχει την πρόθεση να χορηγήσει στον όμιλο PSA γι' αυτό το στοιχείο του σχεδίου αναδιάρθρωσης θα λάβουν τη μορφή επιδοτήσεων (για ποσό ύψους 24,5 εκατ. ευρώ) και των επιστρεπτέων προκαταβολών (ύψους 61,4 εκατ. ευρώ). Όσον αφορά την ένταση ενίσχυσης, αντιστοιχούν σε ποσοστό κάλυψης 100 % των επιλέξιμων δαπανών βασικής έρευνας, 30 % για τις δραστηριότητες βιομηχανικής έρευνας και 25 % για τις δραστηριότητες πειραματικής ανάπτυξης.

⁽⁹⁾ ΕΕ C 78 της 11.3.2011, σ. 33.

⁽¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6 Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης (Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) (ΕΕ L 214 της 9.8.2008, σ. 3).

⁽¹¹⁾ Για το θέμα αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει, ειδικότερα, ότι η δημόσια χρηματοδότηση για τις (μη οικονομικές) δραστηριότητες ανεξάρτητης έρευνας των ερευνητικών οργανισμών δεν ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

⁽¹²⁾ ΕΕ C 323 της 30.12.2006, σ. 1.

⁽¹³⁾ Βλ. συγκεκριμένα σημείο 2.1, τελευταίο εδάφιο, του πλαισίου E&A&K: «Οι ενισχύσεις για την έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία σε προβληματικές επιχειρήσεις κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος πλαισίου».

⁽¹⁴⁾ Κατά την έννοια των ορισμών του άρθρου 30 παράγραφοι 1, 2 και 3 του ΓΚΑΚ [που συμπίπτουν με τους ορισμούς των άρθρων 2.2 στοιχεία ε), στ) και ζ) του πλαισίου E&A&K]

- (43) Όσον αφορά ειδικότερα τις επιστρεπτές προκαταβολές, η αναγωγή τους θα γίνει με το επιτόκιο αναφοράς που ίσχυε τον Ιανουάριο 2012, ημερομηνία έκδοσης της απόφασης για τη χορήγηση της ενίσχυσης: 3,07 % για τη Γαλλία. Αυτές οι δαπάνες θα επιστραφούν από την PSA με διαφορετικές διατάξεις για κάθε ΠΕΕ.
- (44) Για το μέρος του έργου που αφορά την ΠΕΕ αριθ. 1, είναι πιθανές τρεις αρχιτεκτονικές υβριδικής τεχνολογίας και αξιολογούνται παράλληλα: ως προς το κιβώτιο ταχυτήτων eDCT, από την άποψη του κινητήρα και από την άποψη του εξοπλισμού ελεύθερης κίνησης. Το σύστημα επιστροφής, που θα εξαρτάται σε τελική ανάλυση από την αρχιτεκτονική που επιλέγεται κατά τη διάρκεια ενός σταδίου λήψης αποφάσεων του έργου, θα έχει μία από τις ακόλουθες μορφές:
- α) Εάν η επιλογή αφορά υβριδικά αυτοκίνητα με το κιβώτιο ταχυτήτων eDCT, η επιστροφή θα βασίζεται σε δύο μονάδες έργου:
- [10-20]* ευρώ ανά κινητήρα ντίζελ ισχύος 40/50 kW και 70 kW από την [500 000 – 600 000]* ή παραχθείσα μονάδα, κατά τρόπο ώστε αυτό το μέρος της προκαταβολής να επιστρέφεται στο πλησιέστερο ευρώ σε διάστημα τεσσάρων ετών, σε παρούσα αξία, με βάση το ονομαστικό σενάριο παραγωγής. Μετά την επιστροφή του 100 % της τρέχουσας αξίας αυτού του ποσού, ο όμιλος PSA θα συνεχίσει να καταβάλλει ποσό μειωμένο κατά [3-6] ευρώ ανά παραγόμενο κινητήρα επί [1-3] έτη.
 - [30-40]* ευρώ ανά κιβώτιο ταχυτήτων eDCT παραγόμενο από την [50 000 – 60 000]* ή παραχθείσα μονάδα, κατά τρόπο ώστε αυτό το μέρος της προκαταβολής να επιστρέφεται στο πλησιέστερο ευρώ σε διάστημα πέντε ετών, σε τρέχουσα αξία, με βάση το ονομαστικό σενάριο παραγωγής. Μετά την επιστροφή του 100 % της τρέχουσας αξίας αυτού του ποσού, ο όμιλος PSA θα συνεχίσει να καταβάλλει ποσό μειωμένο κατά [5-10]* ευρώ ανά παραγόμενο κιβώτιο ταχυτήτων eDCT.
- β) Εάν η επιλογή αφορά αυτοκίνητα υβριδικής τεχνολογίας μέσω του εξοπλισμού, η επιστροφή θα βασίζεται αποκλειστικά στη μονάδα έργου του κινητήρα ντίζελ ισχύος 40/50 kW και 70 kW, για τον οποίο η PSA θα καταβάλλει [10-20]* ευρώ ανά παραγόμενη μονάδα από την [500 000 – 600 000]* ή μέχρι την πλήρη επιστροφή της τρέχουσας αξίας του ποσού (περίπου [0-5]* ετών με το ονομαστικό σενάριο) και στη συνέχεια [5-10]* ευρώ ανά μονάδα.
- γ) Εάν αφορά εξοπλισμό για την ελεύθερη κίνηση, η επιστροφή των δαπανών θα υπολογίζεται επίσης με βάση τη μονάδα έργου του κινητήρα ντίζελ ισχύος 40/50 kW και 70 kW: Η PSA θα καταβάλλει [20-30]* ευρώ ανά παραγόμενη μονάδα από την [500 000 – 600 000]* ή μέχρι την πλήρη επιστροφή της τρέχουσας αξίας του ποσού (περίπου [0-5]* έτη με βάση το ονομαστικό σενάριο) και [5-10]* ευρώ ανά μονάδα.
- (45) Για το μέρος του έργου της ΠΕΕ αριθ. 2, η επιστροφή των δαπανών θα βασίζεται στη μονάδα έργου του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης: Η PSA θα επιστρέφει [20-30]* ευρώ ανά παραγόμενη μονάδα από την [500 000 – 600 000]* ή μέχρι την πλήρη επιστροφή της τρέχουσας αξίας του ποσού (περίπου [5-10]* έτη με βάση το ονομαστικό σενάριο) και [5-10]* ευρώ ανά μονάδα.
- (46) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι με τις διατάξεις αυτές η προκαταβολή θα επιστραφεί σε παρούσα αξία με το σενάριο επιτυχούς έκβασης του έργου που βασίζεται σε συντηρητικές και εύλογες παραδοχές και ότι, σε περίπτωση μερικής αποτυχίας, η επιστροφή θα είναι ανάλογη με τον βαθμό επιτυχίας του έργου.

2.4. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (47) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης αποτελεί συνέχεια των μέτρων για τη μείωση του κόστους που παρουσιάστηκαν στις 26 Οκτωβρίου 2011 (μείωση κόστους κατά 800 εκατ. ευρώ, που συνεπάγεται την κατάργηση 2 500 θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη) και στις 15 Φεβρουαρίου 2012 (συμπληρωματικά μέτρα ύψους 200 εκατ. ευρώ).
- (48) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει τρεις τύπους μέτρων: βιομηχανική αναδιάρθρωση, μείωση της διοικητικής δομής του ομίλου και υλοποίηση του έργου έρευνας και ανάπτυξης «50CO₂Cars». Αν και ο όμιλος PSA είναι όμιλος εγκατεστημένος σε πολλές χώρες σε παγκόσμια κλίμακα, τα μέτρα αναδιάρθρωσης αφορούν κυρίως τη Γαλλία, στην οποία είναι συγκεντρωμένο το μεγαλύτερο μέρος των μέσων παραγωγής του ομίλου.

2.4.1. ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

- (49) Τα κυριότερα μέτρα αφορούν τις εγκαταστάσεις στη Γαλλία: το κλείσιμο του εργοστασίου της Aulnay και τη σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου της Rennes, που θα οδηγήσουν στην κατάργηση 4 400 θέσεων απασχόλησης. Τα δύο αυτά μέτρα εντάσσονται στο γενικό πλαίσιο μιας βελτιστοποίησης των εγκαταστάσεων παραγωγής της PSA.

- (50) Λόγω της ιστορικής θέσης που κατέχει στο τμήμα των αυτοκινήτων πόλης / πολλαπλών χρήσεων (εφεξής «τμήμα Β»), η PSA διαθέτει σημαντικές ικανότητες παραγωγής στο εν λόγω τμήμα Β: στη Γαλλία (Aulnay, Poissy και Mulhouse), στην Ισπανία (Μαδρίτη) και τη Σλοβενία (Τρναβα). Παρά τα μέτρα προσαρμογής που εφαρμόζονται από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 (κλείσιμο της μονάδας του Ryton (Μεγάλη Βρετανία) το 2006 και μείωση της ικανότητας της μονάδας Aulnay το 2008), εξακολουθεί να έχει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στο τμήμα Β. Το κλείσιμο της μονάδας Aulnay θα επιφέρει μείωση της παραγωγής κατά 155 000 οχήματα ετησίως στα μοντέλα 208, C3, DS3 σε σχέση με το σύστημα που τέθηκε σε εφαρμογή το 2012, γεγονός που θα αντιστοιχεί σε μείωση της μέγιστης ικανότητας κατά 232 000 οχήματα ετησίως και σε συγκέντρωση της παραγωγής στο τμήμα Β στις μονάδες Poissy, Mulhouse και Τρναβα. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το μέτρο αυτό θα μειώσει σημαντικά την ικανότητα στο τμήμα Β και θα επιφέρει σημαντική εξοικονόμηση πάγιων εξόδων στο επίπεδο του ομίλου (εκτιμάται σε [100-200]* εκατ. ευρώ ετησίως).
- (51) Η μονάδα της Rennes ασχολείται επί του παρόντος με την παραγωγή οχημάτων των τμημάτων Δ και Ε ⁽¹⁵⁾. Αντιμετωπίζει συνεχή μείωση της ζήτησης, ιδίως για τις μπερλίνες του τμήματος Δ. Η μείωση από 2,5 σε 2 βάρδιες, η κατάργηση μιας νυχτερινής βάρδιας και μίας μικρής γραμμής παραγωγής θα επιτρέψουν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, να περιορισθεί η παραγωγή μόνο στο Peugeot 508 (μπερλίνα και τύπου break) και C5 (μπερλίνα και τύπου break).
- (52) Η δραστηριότητα E&A θα μειωθεί επίσης (10 %), εφόσον οι ομάδες περιορίζονται μόνο στη στήριξη στη μονάδα (κατάργηση των εργασιών ανάπτυξης προς όφελος της συνολικής δραστηριότητας του ομίλου).
- (53) Η PSA ελπίζει ότι με αυτό τον τρόπο θα βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου της, ιδίως μέσω της καλύτερης χρήσης της εγκατεστημένης ικανότητας και από την περαιτέρω εξειδίκευση των μονάδων οι οποίες θα παράγουν πλέον οχήματα μόνο μίας ή και δύο κατηγοριών. Σκοπός αυτής της αναδιοργάνωσης είναι να μειωθεί το κόστος παραγωγής κάθε οχήματος περίπου κατά [200-300]* έως [200-300]* ευρώ.

2.4.2. ΜΕΤΡΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (54) Ο όμιλος PSA προγραμματίζει αναδιοργάνωση των διοικητικών υπηρεσιών σε όλες τις διευθύνσεις του. Η αναδιοργάνωση αυτή θα επιφέρει την κατάργηση 3 586 θέσεων.
- (55) Παράλληλα και χάρη στα μέτρα αναδιάρθρωσης, η PSA ανακοίνωσε σχέδιο για την εξοικονόμηση 1 δισεκατ. ευρώ που θα καλύπτει τόσο τις αγορές (400 εκατ. ευρώ) όσο και τα πάγια έξοδα (600 εκατ. ευρώ) και μια σειρά δράσεων που αφορούν βιομηχανικές δραστηριότητες, την E&A και τα γενικά έξοδα, συγκεκριμένα, θα επιτευχθεί μέσω της συμμαχίας της με την GM.

2.4.3. ΤΟ ΕΡΓΟ E&A «50CO₂CARS»

- (56) Στο πλαίσιο της βιομηχανικής αναδιάρθρωσης, ο όμιλος PSA εξετάζει επίσης την ανάπτυξη νέων υβριδικών τεχνολογιών που θα συνέβαλλαν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης. Πράγματι, σε περίπτωση επιτυχίας του, το έργο E&A θα επέτρεπε στον όμιλο PSA να ελέγξει την παραγωγή μεγάλης κλίμακας υβριδικών οχημάτων ντιζελ του τμήματος Β (βάρος μεταξύ 900 χλγρ. και 1,3 τόνων) και να διαφοροποιήσει την παραγωγή σε ένα αποδοτικό τμήμα της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Οι ευρωπαίοι καταναλωτές προτιμούν τους κινητήρες ντιζελ, αλλά στη συνέχεια τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία ⁽¹⁶⁾ των υβριδικών αυτοκινήτων θα μπορούσαν να προσαρμοστούν σε βάσεις βενζινοκινητήρων ισοδύναμης ισχύος και ώστε να ανταποκρίνονται στα δεδομένα των αγορών σε παγκόσμια κλίμακα.
- (57) Το έργο E&A, με την ονομασία «50CO₂Cars», αφορά τον σχεδιασμό και την παραγωγή ενός υβριδικού συστήματος κίνησης (χωρίς ρευματολήπτη) για τα οχήματα του τμήματος Β, που θα επιτρέψει να περιοριστούν μακροπρόθεσμα οι εκπομπές CO₂ (εφεξής «g CO₂/km») των εν λόγω οχημάτων σε 50 γραμμάρια ανά χιλιόμετρο και, κατ' επέκταση, των οικογενειακών οχημάτων (τμήμα Γ) περί τα 65 g CO₂/km. Σκοπός του έργου είναι να καταστήσει αυτή την τεχνολογία προσιτή σε όσο το δυνατό περισσότερους πελάτες.

⁽¹⁵⁾ Οι κατηγορίες αυτοκινήτων Δ και Ε αντιστοιχούν σε οχήματα του τύπου «οικογενειακά», «ταξιδιού», «ενιαίου χώρου» και «τετρακίνητα», οι διαστάσεις των οποίων κυμαίνονται στην Ευρώπη κατά μέσο όρο από 4,40 έως 5 μέτρα. Τα μοντέλα Peugeot 508 berline, 508 SW, 807, 4007 και Citroën C5 Berline, C5 break, DS5, C8, C-Crosser et C6 αποτελούν μέρος αυτού του τμήματος.

⁽¹⁶⁾ Η μονάδα αποθήκευσης, ο ηλεκτρικός κινητήρας και τα ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου και ο μετατροπέας τάσης που επιτρέπει τη λειτουργία δικτύου δύο τάσεων.

- (58) Από τεχνική άποψη, το έργο θα συνδυάζει μια νέα σειρά κινητήρων ντίζελ υψηλής ενεργειακής απόδοσης, ένα μηχανικό κιβώτιο ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη συμβατό με την υβριδική τεχνολογία («DCT»), καθώς και μια ηλεκτρική υβριδική τεχνολογία χαμηλού κόστους.
- (59) Η PSA θα είναι ο επικεφαλής της κοινοπραξίας E&A για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars».
- (60) Σε αυτή την κοινοπραξία θα συμμετέχουν επίσης βιομηχανικοί και ακαδημαϊκοί εταίροι: πέντε μεγάλες επιχειρήσεις (Delphi, Mann & Hummel, Valeo και Rhodia), μία ΜΜΕ (CTI), μία ένωση (IRMA) και τέσσερις οργανισμοί έρευνας (IFPEN, LACCO, IRCELYON και IC2MP).

2.4.4. ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (61) Το επιχειρηματικό σχέδιο του ομίλου PSA καλύπτει την περίοδο 2013-2017. Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι, σύμφωνα με το ενδιάμεσο σενάριο, ο όμιλος θα παρουσιάσει από το 2014 θετικό τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα [1 200 – 2 000]* εκατ. ευρώ, ήτοι [1-5]* % του κύκλου εργασιών. Η βελτίωση της βιωσιμότητας θα προκύψει κυρίως από τη λήψη εσωτερικών μέτρων που περιέχονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Βασίζεται, αφενός, σε σημαντική μείωση του κόστους παραγωγής και στη βελτίωση της ρευστότητας και, αφετέρου, σε μια υπόθεση γεωγραφικής αναδιάρθρωσης των δραστηριοτήτων του ομίλου PSA. Στόχος είναι το 50 % των πωλήσεων του ομίλου το 2015 να πραγματοποιείται εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που θα επιτρέψει να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες ανάπτυξης σε αυτές της περιοχές του κόσμου (ιδίως στην Κίνα, τη Βραζιλία κ.λπ.).
- (62) Το επιχειρηματικό σχέδιο του ομίλου PSA που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές καλύπτει την περίοδο έως το 2017. Το σχέδιο βασίζεται σε ορισμένες παραδοχές σε σχέση με το μέγεθος της ευρωπαϊκής αγοράς και των μεριδίων αγοράς της PSA. Οι παραδοχές αυτές αντικατοπτρίζουν τις εκτιμήσεις του Ινστιτούτου IHS — Global Insight.
- (63) Όσον αφορά το μέγεθος της ευρωπαϊκής αγοράς, αναμένεται μείωση κατά 2,2 % το 2013, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αλλά εκτιμάται ότι θα καταγραφεί ετήσια αύξηση κατά 6 % το 2014 και το 2015, με συνακόλουθη αύξηση κατά 3 % ετησίως το 2016 και το 2017. Τα μερίδια αγοράς της PSA θα ανέλθουν σε [12-15]* % το 2013, σε [13-16]* % το 2014 και [11-15]* % το 2015, 2016 και 2017.
- (64) Το επιχειρηματικό σχέδιο εξετάζει διάφορα σενάρια. Με βάση το «ενδιάμεσο» σενάριο, το τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα του ομίλου PSA θα είναι θετικό από το 2014, σε [1 200-2 000]* δισεκατ. ευρώ, ήτοι [1-5]* % του κύκλου εργασιών του ομίλου. Αναμένεται ότι θα ανέλθει σε [3 000-3 800] δισεκατ. ευρώ το 2017, ήτοι [2-6]* % του κύκλου εργασιών της PSA. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ένα τέτοιο επίπεδο κερδοφορίας θα επιτρέψει στον όμιλο PSA να επιτύχει επαρκή διαβάθμιση, ώστε να εξασφαλίσει την αυτόνομη αναζηματοδότησή του στην αγορά. Μια καλύτερη διαβάθμιση του ομίλου θα έχει αυτομάτως αντίκτυπο και στη διαβάθμιση της BPF.
- (65) Έχουν προβλεφθεί επίσης και εναλλακτικά σενάρια. Βάσει του «δυσμενούς» σεναρίου, οι πωλήσεις του ομίλου PSA θα μειώνονται (σε σχέση με το ενδιάμεσο σενάριο) κατά 100 000 επιπλέον οχήματα ετησίως στην Ευρώπη από το 2013 και μετά. Βάσει «ευνοϊκού» σεναρίου, οι πωλήσεις του ομίλου PSA στην Ευρώπη αναμένεται, αντίθετως, ότι θα αυξάνονται κατά 100 000 οχήματα ετησίως από το 2013. Σύμφωνα με το υποβληθέν επιχειρηματικό σχέδιο, το τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα του ομίλου PSA συνολικά, και με βάση το δυσμενές σενάριο, θα είναι θετικό από 2014 (περίπου κατά [1-5]* % του ΚΕ του ομίλου PSA) και θα ανέλθει σε [2-6]* % το 2017. Πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι οι προβλέψεις του ομίλου PSA παρουσιάζουν σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών, εκτός Ευρώπης, δηλαδή στις αναπτυσσόμενες αγορές. Από τις υποθέσεις αυτές συνάγεται ότι, παρά τις απαισιόδοξες προβλέψεις όσον αφορά την ευρωπαϊκή αγορά, ο όμιλος PSA προβλέπει αύξηση των πωλήσεων: στόχος του είναι το 50 % των πωλήσεών του να πραγματοποιηθούν εκτός Ευρώπης το 2015.
- (66) Όσον αφορά την εξέλιξη της παραγωγικής ικανότητας του ομίλου PSA, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν δύο πίνακες με τα ποσοστά χρησιμοποίησης Harbour⁽¹⁷⁾ κάθε εργοστασίου, πριν και μετά την αναδιάρθρωση του ομίλου. Με εξαίρεση το Roissy, αυτά τα ποσοστά θα παραμείνουν τα ίδια. Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι η βιωσιμότητα κάθε εγκατάστασης δεν μπορεί να μετρηθεί κατά τρόπο ανεξάρτητο από εκείνη του ομίλου PSA. Αντιθέτως, πρέπει να εξεταστεί η δραστηριότητα κατασκευής αυτοκινήτων του ομίλου PSA συνολικά για κάθε τμήμα της αγοράς. Πάντα σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, κάθε εγκατάσταση έχει ένα χαρτοφυλάκιο οχημάτων που μπορεί δυνητικά να κατασκευάσει. Εάν ορισμένες εγκαταστάσεις έχουν χαμηλότερο ή υψηλότερο ποσοστό χρησιμοποίησης, πρόκειται κατά κανόνα για διακυμάνσεις γνωστές και ελεγχόμενες που σχετίζονται με τον κύκλο ζωής των προϊόντων.

⁽¹⁷⁾ Η ικανότητα «Harbour» αντιστοιχεί στο πρότυπο που χρησιμοποιείται στον κλάδο. Προϋποθέτει ότι για κάθε εργοστάσιο εργάζονται δύο βάρδιες 8 ώρες την ημέρα επί 235 ημέρες ετησίως. Το ποσοστό χρησιμοποίησης Harbour δηλώνει τον όγκο οχημάτων που παράγονται πράγματι σε κάθε εγκατάσταση σε σχέση με την ικανότητα Harbour.

Πίνακας 5

Προβλεπόμενος κύκλος εργασιών με βάση τα τρία σενάρια του ομίλου PSA (σε εκατ. ευρώ)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]
Δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχήματα ετησίως)	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]
Ευνοϊκό σενάριο (απόκλιση + 100 000 οχήματα ετησίως)	[57 000 – 62 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]	[65 000 – 70 000]

Πίνακας 6

Προβλεπόμενος κύκλος εργασιών με βάση τα τρία σενάρια για το τμήμα αυτοκινητοβιομηχανίας (σε εκατ. ευρώ)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]
Δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχήματα ετησίως)	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]
Ευνοϊκό σενάριο (απόκλιση + 100 000 οχήματα ετησίως)	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]

2.4.5. ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΑΡΧΙΚΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΓΑΛΛΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- (67) Ο όμιλος PSA ανακοίνωσε τα μέτρα αναδιάρθρωσης που θα μειώσουν την παραγωγική ικανότητα και την παρουσία του στην αγορά, ιδίως το κλείσιμο του εργοστασίου Aulnay (στο οποίο απασχολούνται 3 000 εργαζόμενοι) καθώς και σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου της Rennes, με μείωση του προσωπικού κατά 1 400 περίπου θέσεις. Ομοίως, έχουν δρομολογηθεί ή πραγματοποιηθεί ήδη εκποιήσεις αποδοτικών περιουσιακών στοιχείων, ιδίως το άνοιγμα του κεφαλαίου της GEFCO, η εκποίηση ορισμένων ακινήτων και της εταιρείας ενοικίασης αυτοκινήτων Citer. Ο όμιλος PSA ανακοίνωσε επίσης μείωση των επενδυτικών του δαπανών, γεγονός που θα μειώσει την παραγωγική του ικανότητα σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό που προβλεπόταν αρχικά πριν εκδηλωθούν οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει.
- (68) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές πρότειναν τα ακόλουθα αντισταθμιστικά μέτρα:
- πρόσθετες μειώσεις των κεφαλαιουχικών δαπανών (CAPEX) («capital expenditures») (2.4.5.1),
 - την εγκατάλειψη της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος ενός ανταγωνιστή (2.4.5.2),
 - τη διακοπή της ανάπτυξης και της παραγωγής οχημάτων υβριδικής τεχνολογίας plug-in (2.4.5.3),
 - τον καθορισμό ενός μέγιστου ποσοστού διείσδυσης της BPF (2.4.5.4).

Τα μέτρα αυτά θα προστεθούν στα μέτρα αναδιάρθρωσης που είχαν προβλεφθεί στο πλαίσιο του αρχικού μεσοπρόθεσμου σχεδίου ⁽¹⁸⁾ (εφεξής «ΜΠΣ») του 2012.

2.4.5.1. Πρόσθετες μειώσεις των επενδύσεων του ομίλου PSA

- (69) Προβλέπονται πρόσθετες μειώσεις των κεφαλαιουχικών δαπανών (σε σχέση με το αρχικό μεσοπρόθεσμο σχέδιο του 2012) κατά 300 εκατ. ευρώ το 2013 και 500 εκατ. ευρώ ετησίως το 2014 και το 2015. Το σχέδιο 2013-2015 (CAPEX και E&A), εκ των πραγμάτων, συνιστά μείωση από 9,9 δισεκατ. ευρώ σε 8,6 δισεκατ. ευρώ, ήτοι κατά 13 % μεταξύ των δύο σχεδίων. Το ποσό αυτό είναι κατά 27 % χαμηλότερο σε σχέση με τον μέσο όρο 2011-2012.

⁽¹⁸⁾ Το μεσοπρόθεσμο σχέδιο είναι το έγγραφο που χρησιμοποιείται από την οικονομική διεύθυνση του ομίλου PSA για να παρουσιάσει τις προβλέψεις κερδών του ομίλου για τα επόμενα έτη.

- (70) Οι επενδύσεις της PSA θα μειωθούν, συνολικά, από 3,3 δισεκατ. ευρώ ετησίως σε 2,86 δισεκατ. ευρώ ετησίως κατά μέσο όρο. Η μείωση αυτή κατά 1,3 δισεκατ. ευρώ θα αφορά κατά κύριο λόγο (άνω του 80 %) την κατασκευή αυτοκινήτου του ομίλου στην Ευρώπη.
- (71) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η μείωση των CAPEX θα περιορίσει σημαντικά την ανταγωνιστική δύναμη του ομίλου PSA στην αγορά. Ο περαιτέρω περιορισμός ορισμένων επενδύσεων έρευνας E&A και CAPEX θα είχε και άλλες σημαντικές αρνητικές συνέπειες για την PSA. Συγκεκριμένα, θα περιοριζόταν σημαντικά η ικανότητα του ομίλου PSA:
- α) να ανταποκριθεί στις προσδοκίες ορισμένων κατηγοριών πελατών που δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην εικόνα των προϊόντων και στις τεχνολογίες την ανάπτυξη των οποίων θα εγκαταλείψει ο όμιλος PSA·
 - β) να αντιδρά στις εξελίξεις των ανταγωνιστών·
 - γ) να εκμεταλλεύεται βιομηχανικά ο ίδιος ορισμένες ελκυστικές τεχνολογίες, τις οποίες θα πρέπει να αγοράζει από τους ανταγωνιστές του εις βάρος των περιθωρίων του·
 - δ) να επωφελείται από ορισμένα φορολογικά κίνητρα, π.χ. για τη μείωση των εκπομπών CO₂, κ.λπ.
- (72) Η μείωση αυτή θα έχει, μεταξύ άλλων, ως αποτέλεσμα:
- τη διακοπή της παραγωγής του μοντέλου Citroën C6 στις 31 Δεκεμβρίου 2012 και τη μη ανανέωση του μοντέλου Peugeot 607 (τμήμα E)(α),
 - την επίσχεση της διακοπής κατά δύο έτη, από το 2015, της κατασκευής των οχημάτων Birrer/Nemo και τη μη ανανέωση των οχημάτων αυτών (τμήμα B LCV)(β),
 - την εγκατάλειψη των κινητήρων ντίζελ άνω των 2 λίτρων (τμήμα Δ)(γ).
- α) Παύση της παραγωγής των μοντέλων Citroën 6 — Peugeot 607**
- (73) Αυτό το αντισταθμιστικό μέτρο θα περιλαμβάνει δύο στοιχεία που αφορούν το τμήμα E στο σύνολό του:
- τη διακοπή της κατασκευής του Citroën C6, που αρχικά προβλεπόταν για το 2016, ήδη από το 2013, και
 - τη μη ανανέωση των μοντέλων Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Όσον αφορά το πρώτο στοιχείο, ο όμιλος PSA εκτιμά τον αντίκτυπό του σε 3 000 αυτοκίνητα (1 000 αυτοκίνητα/ετησίως) που αντιστοιχεί σε απώλεια κύκλου εργασιών 90 εκατ. ευρώ σε τρία έτη. Το μοντέλο C6 ανήκει στο τμήμα E, που αποτελεί μέρος των προϊόντων «υψηλών προδιαγραφών». Σύμφωνα με τις εσωτερικές εκτιμήσεις του ομίλου PSA, αυτό το τμήμα της αγοράς αντιπροσώπευε το 5,7 % της ευρωπαϊκής αγοράς αυτοκινήτου το 2013.
- (75) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η μη ανανέωση των μοντέλων υψηλών προδιαγραφών του ομίλου θα είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της κάλυψης των απαιτήσεων της αγοράς. Όσον αφορά το τελευταίο μοντέλο Peugeot (607), οι πιθανοί όγκοι ήταν της τάξης των 20 000 οχημάτων ετησίως, που αντιστοιχούν σε απώλεια κύκλου εργασιών της τάξης των 500 εκατ. ευρώ. Όσον αφορά το τελευταίο μοντέλο Citroën (C6) οι πιθανοί όγκοι ήταν της τάξης των 7 000 οχημάτων ετησίως που αντιστοιχούν σε απώλεια κύκλου εργασιών της τάξης των 200 εκατ. ευρώ.
- (76) Η δέσμευση για τη μη ανανέωση της έκδοσης των μοντέλων Citroën C6 / Peugeot 607 αφορά την περίοδο 2016-2018. Ο όμιλος PSA αποτιμά τις συνέπειες αυτής της συνιστώσας του μέτρου σε 40 500 αυτοκίνητα, ή σε κύκλο εργασιών 1,05 δισεκατ. ευρώ. Επιπλέον, η μη ανανέωση των μοντέλων αυτών θα επιτρέψει στην PSA να εγκαταλείψει τις επενδύσεις ήδη από το 2013 (η συνήθης περίοδος ανάπτυξης ενός νέου οχήματος είναι κατά κανόνα 3 έτη).
- (77) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αυτό το αντισταθμιστικό μέτρο θα είχε έμμεσα σημαντικά αρνητικό αντίκτυπο στο κύρος του ομίλου PSA. Αυτή η έλλειψη μοντέλων στο τμήμα E (ή/και αρκετά ισχυρών κινητήρων) δεν θα επέτρεπε στον όμιλο π.χ. να συμμετέχει σε ορισμένους διαγωνισμούς. Επιπλέον, αυτή η έξοδος του ομίλου PSA από το τμήμα E θα προκαλέσει επίσης μείωση της χρήσης του δικτύου του ομίλου PSA από τους ιδιώτες οι οποίοι ενδιαφέρονται για τις προσφορές αυτοκινήτων υψηλών προδιαγραφών, γεγονός που θα εμπόδιζε την ποιοτική αναβάθμιση των σημάτων του ομίλου, συμπεριλαμβανομένου του τμήματος B (σειρά DS). Ο όμιλος PSA εκτιμά αυτό τον αρνητικό αντίκτυπο όσον αφορά τους διαγωνισμούς σε στόλους .000 οχημάτων ετησίως, που ισοδυναμεί με απώλεια ετήσιου κύκλου εργασιών ύψους 30 εκατ. ευρώ, ήτοι συνολικά 180 εκατ. ευρώ για 12 000 οχήματα.

- (78) Συνολικά, ο όμιλος PSA εκτιμά τον αντίκτυπο του εν λόγω αντισταθμιστικού μέτρου σε απώλεια κύκλου εργασιών 1,32 δισεκατ. ευρώ.

β) Διακοπή και μη ανανέωση της έκδοσης του μοντέλου Bipper/Nemo

- (79) Το Bipper/Nemo αποτελεί επαγγελματικό όχημα που διατίθεται στην αγορά με δύο διαφορετικές ονομασίες. Το προτεινόμενο μέτρο θα περιλαμβάνει δύο στοιχεία:
- την παραιτήση από την ανανέωση (δηλαδή την εμφάνιση μιας νέας γενιάς) των οχημάτων Bipper/Nemo από το 2017, ο αντίκτυπος της οποίας σε όρους κύκλου εργασιών υπολογίζεται από την PSA σε 1 δισεκατ. ευρώ, και
 - την πρόωρη παύση της παραγωγής από το 2015 των υφιστάμενων οχημάτων Bipper/Nemo που είχε αρχικά προβλεφθεί το 2017, ο αντίκτυπος της οποίας σε όρους κύκλου εργασιών υπολογίζεται σε 560 εκατ. ευρώ.
- (80) Το 2012, η PSA πώλησε 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper και ως ιδιωτικό όχημα (στο εξής «VP») και επαγγελματικό όχημα («VU») και 18 972 NEMO (VP και VU μαζί) για κύκλο εργασιών ανά μονάδα κατά μέσο όρο σε 8 950 ευρώ, δηλαδή ένα συνολικό κύκλο εργασιών 319 εκατ. ευρώ ετησίως.
- (81) Τα μοντέλα Bipper/Nemo VU υπάγονται στο τμήμα B LCV⁽¹⁹⁾: το 2012, το τμήμα αυτό αντιπροσώπευε το 3,7 % της ευρωπαϊκής αγοράς VUL. Η PSA κατείχε σε αυτή την αγορά μερίδιο 49 %. Το 2012, ο όμιλος PSA διέθεσε στην αγορά 26 674 NEMO/Bipper VU για μια αγορά 54 514 μονάδων. Το 2012, ο όμιλος PSA πώλησε 8 976 μονάδες τύπου VP (που αντιπροσωπεύει μερίδιο αγοράς 10 %).
- (82) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η εμπορία των εν λόγω οχημάτων δεν θα αποφέρει καθαρά κέρδη καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι τα μοντέλα στην αρχή της ζωής τους δεν είναι άμεσα αποδοτικά. Τα οχήματα αυτά είναι, συνεπώς, αποδοτικά μετά την πρώτη γενιά.
- (83) Ο όμιλος PSA αποτιμά τις επιπτώσεις αυτού του αντισταθμιστικού μέτρου σε ζημία ύψους 1,56 δισ. ευρώ κύκλου εργασιών.

γ) Κινητήρες ντίζελ άνω των 2 λίτρων

- (84) Η εν λόγω πρόταση αντισταθμιστικού μέτρου αποσκοπεί στη διακοπή της παραγωγής κινητήρων άνω των 2 λίτρων ενόψει της εφαρμογής του προτύπου EURO 6. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο όμιλος PSA διαθέτει τα μέσα για την παραγωγή αυτών των κινητήρων, ιδίως της έκδοσης EURO 6 του κινητήρα DW 12. Σε αντίθεση με τους ανταγωνιστές του, δεν διαθέτει βενζινοκινητήρες άνω των 2 λίτρων (οι βενζινοκινητήρες του περιορίζονται στα 1,6 λίτρα Turbo). Το μέτρο αυτό θα επηρέαζε, συνεπώς, ιδιαίτερα το τμήμα Δ.
- (85) Οι πωλήσεις ιδιωτικών αυτοκινήτων του ομίλου PSA του τμήματος Δ αντιπροσώπευαν το 1 % της ευρωπαϊκής αγοράς το 2012 (δηλαδή 150 000 οχήματα). Ο μέγιστος αριθμός επιβατικών αυτοκινήτων του ομίλου PSA με κινητήρα άνω των 2 λίτρων ανήλθε σε 30 000 αυτοκίνητα κατά τα έτη με τις μεγαλύτερες πωλήσεις. Κατά την εκτίμηση του ομίλου PSA, η επίπτωση του μέτρου αφορά 10 000 οχήματα ετησίως, που αντιπροσωπεύουν το 20 % περίπου των αυτοκινήτων του τμήματος Δ.
- (86) Με βάση τα ιστορικά δεδομένα του 2011 και 2012 των ταξινομήσεων οχημάτων VP ντίζελ με κινητήρα μεγαλύτερο των 2 λίτρων, η PSA θεωρεί ότι η ανάπτυξη μιας προσφοράς VP υβριδικού ντίζελ plug-in (με εξωτερική φόρτιση), ο αριθμός των οχημάτων με κινητήρα κυβισμού άνω των 2 λίτρων (ή ισοδύναμης ισχύος) θα ανερχόταν σε 30 000 - 40 000 μονάδες για τον όμιλο PSA. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το μέτρο αυτό θα αντιπροσώπευε 10 000 αυτοκίνητα ετησίως, δηλαδή απώλεια ετήσιου κύκλου εργασιών ύψους 200 εκατ. ευρώ.

2.4.5.2. Εγκατάλειψη της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος ενός ανταγωνιστή

- (87) Σύμφωνα με αυτό το μέτρο, ο όμιλος PSA θα παραιτηθεί από την παραγωγική ικανότητα του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος της Toyota. Η εγκατάσταση Sevelnord ιδρύθηκε το 1988 στο πλαίσιο της επέκτασης των δραστηριοτήτων της Société Européenne de Véhicules Légers («Sevel»), η οποία ελέγχεται από κοινού («joint-venture») με τον όμιλο Fiat. Το 2011, η μονάδα αυτή απασχολούσε 2 700 μισθωτούς και παρήγαγε κατά μέσο όρο 420 αυτοκίνητα ημερησίως (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Συνολικά, παρήγαγε 94 843 αυτοκίνητα το 2011.

⁽¹⁹⁾ Ακρωνύμιο του «Light Commercial Vehicles» στα αγγλικά. Η γαλλική εκδοχή είναι «VUL» για το «véhicule utilitaire léger».

- (88) Όταν η Fiat θέλησε να αποχωρήσει από την κοινοπραξία με τον όμιλο PSA στο Sevelnord, η PSA υπέγραψε συμφωνία συνεργασίας με την Toyota, βάσει της οποίας ο όμιλος PSA θα κατασκεύαζε ελαφρά οχήματα επαγγελματικής χρήσης τα οποία θα διέθετε η Toyota στην ευρωπαϊκή αγορά με το δικό της σήμα. Αυτό θα επέτρεπε στην Toyota να δημιουργήσει μια σημαντική βάση πελατών και με μικρότερο κόστος.
- (89) Βάσει της συμφωνίας αυτής, σε ένα πρώτο στάδιο (από το δεύτερο τρίμηνο του 2013), ο όμιλος PSA θα διέθετε ελαφρά οχήματα επαγγελματικής χρήσης προερχόμενα από τις υφιστάμενες σειρές Peugeot Expert et Citroën Jumpy (προσφορά «G9»). Στη συνέχεια, η συμφωνία προβλέπει επίσης συνεργασία για την επόμενη γενιά αυτοκινήτων που θα κατασκευάζει ο όμιλος PSA (προσφορά «Κ0»).
- (90) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ελλείπει συμφωνίας με την Toyota, ο όμιλος PSA εκτιμά ότι ο όμιλος θα μπορούσε να εξασφαλίσει μόνο τη βιωσιμότητα της δραστηριότητας παραγωγής ελαφρών οχημάτων επαγγελματικής χρήσης. Η σύμβαση με την Toyota δεν θα ήταν, συνεπώς, απαραίτητη για να εξασφαλισθεί η διατήρηση της δραστηριότητας στην εν λόγω μονάδα.
- (91) Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι το μέτρο αυτό μπορεί να συμβάλει στον περιορισμό της παρουσίας του ομίλου PSA στην αγορά προς άμεσο όφελος των ανταγωνιστών του, εφόσον:
- ο όμιλος PSA θα μείωνε περίπου κατά 30 % την παραγωγική ικανότητα της εγκατάστασης Sevelnord προς όφελος της Toyota·
 - η συμφωνία θα επέτρεπε σε έναν μεγάλο ανταγωνιστή, την Toyota, να εισέλθει σε μια αγορά στην οποία δεν ήταν μέχρι τότε παρούσα, και επίσης να διευρύνει το φάσμα των αυτοκινήτων της επαγγελματικής χρήσης·
 - η συμφωνία παρέχει άμεσο και σίγουρο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην Toyota, στο μέτρο που της επιτρέπει να αποσπάσει σημαντικό μέρος του περιθωρίου των οχημάτων που αποτελούν αντικείμενο της συμφωνίας, καθώς και να αποκτήσει και να διατηρήσει σταθερούς πελάτες σε μία αγορά από την οποία είναι απύσχα·
 - το μέτρο αυτό αφορά μια αγορά στην οποία ο όμιλος PSA κατέχει ιδιαίτερα σημαντική θέση (21 % σε ευρωπαϊκή κλίμακα το 2011).
- (92) Σε όρους κύκλου εργασιών, ο αντίκτυπος του μέτρου αυτού εκτιμάται σε 443 εκατ. ευρώ.

2.4.5.3. **Παραίτηση από την ανάπτυξη και την παραγωγή αυτοκινήτων υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση (plug-in)**

- (93) Ο όμιλος PSA θα μειώσει την παρουσία του στην αγορά, τερματίζοντας τη συμφωνία που συνήψε στις 25 Οκτωβρίου 2011 με την BMW για τη δημιουργία μιας κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη και την παραγωγή υβριδικών και ηλεκτρικών αυτοκινήτων.
- (94) Η κοινή επιχείρηση ανέπτυξε και κατασκεύαζε όλα τα ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία που είναι αναγκαία για ένα ηλεκτρικό σύστημα κίνησης. Ο όμιλος PSA και BMW επένδυσαν περισσότερα από 100 εκατ. ευρώ σε αυτό το έργο για το οποίο, στα τέλη του 2011, απασχολούνταν 400 συνεργάτες στο κέντρο E&A του Μονάχου. Το τέλος αυτής της κοινής επιχείρησης θα είχε ως επακόλουθο να αποσυρθεί ο όμιλος PSA από την αγορά των υβριδικών οχημάτων «plug-in» (με εξωτερική φόρτιση) μέσω της καταγγελίας της συμφωνίας κοινοπραξίας με BMW (τμήμα Γ).
- (95) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, θέτοντας τέρμα στην κοινή επιχείρηση, ο όμιλος PSA θα αποσυρθεί οριστικά από ένα τμήμα της αγοράς που θεωρείται ελπιδοφόρο και θα αποκλεισθεί από το 6 % περίπου της αγοράς έως το 2016. Ο όμιλος PSA θα έχανε επίσης μια συμφωνία που θα αναβαθμίζε την εικόνα του σήματος, που συνδέεται με την ιδιότητα του εταίρου της BMW.
- (96) Η αποχώρηση του ομίλου PSA από την κοινοπραξία με την BMW θα έχει δύο επιπτώσεις:
- πρώτον, η αναγγελία της παραίτησης από την υβριδική τεχνολογία *plug-in* θα έβλαπτε την εικόνα του ομίλου σε αυτό το τμήμα της αγοράς και θα επηρέαζε ήδη από το 2013 τις πωλήσεις υβριδικών ντιζελ του ομίλου PSA. Ο όμιλος PSA εκτιμά τον εν λόγω αντίκτυπο (με βάση το 10 % του όγκου) σε 3 000 οχήματα ετησίως, που αντιστοιχεί σε απώλεια κύκλου εργασιών ύψους 60 εκατ. ευρώ·
 - δεύτερον, η παύση ανάπτυξης της υβριδικής τεχνολογίας *plug-in*, που προβλεπόταν να αρχίσει το 2016, θα επιφέρει μείωση κατά 20 000 αυτοκίνητα κατά μέσο όρο σε διάστημα τριών ετών, δηλαδή απώλεια κύκλου εργασιών 400 εκατ. ευρώ ετησίως κατά μέσο όρο.
- (97) Συνολικά, ο όμιλος PSA αποτιμά τις επιπτώσεις του εν λόγω μέτρου σε απώλεια κύκλου εργασιών ύψους 1,56 δισεκατ. ευρώ.

2.4.5.4. Ανάλυση δέσμευσης για ανώτατο ποσοστό διείσδυσης για την BPF

- (98) Οι γαλλικές αρχές προτίθενται να αναλάβουν δέσμευση για ανώτατο ποσοστό διείσδυσης ⁽²⁰⁾. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αυτό το ποσοστό αυξήθηκε σημαντικά τα τελευταία έτη, τόσο για την BPF όσο και για τους ανταγωνιστές της, ιδίως για την BPF από 27,5 % το 2009 σε 29,8 % το 2012· και για τη RCI Banque SA ⁽²¹⁾, από 30,0 % σε 35,0 % κατά την ίδια περίοδο, όπως προκύπτει από τον πίνακα 7 κατωτέρω.
- (99) Οι γαλλικές αρχές προτίθενται να αναλάβουν αυτή τη δέσμευση ιδίως επειδή θεωρούν ότι ο έλεγχος του βαθμού διείσδυσης είναι απλός και μπορεί να παρακολουθείται με βάση δημόσια στοιχεία.
- (100) Η σχεδιαζόμενη δέσμευση θα διαρθρώνεται με διαφορετικό τρόπο για το έτος 2013, αφενός, και για τα έτη 2014 και 2015. Όσον αφορά το έτος 2013, θα προταθεί να μην υπερβαίνει, σε καμία ευρωπαϊκή χώρα (όσον αφορά τη ζώνη G 10 ⁽²²⁾) στην οποία δραστηριοποιείται η BPF, το ποσοστό H2 2012 προσαυξημένο κατά ένα βαθμό ευελιξίας + 1 εκατοστιαία μονάδα διείσδυσης.
- (101) Για τις επόμενες περιόδους, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι ταχείες εξελίξεις του τομέα επιβάλλουν την πρόβλεψη της διακύμανσης αυτής της δέσμευσης της BPF σε συνάρτηση με τις εν λόγω εξελίξεις. Προτείνεται, συνεπώς, να εξελιχθεί ο βαθμός διείσδυσης της BPF το έτος «n-1» μέσω του καθορισμού ανώτατου ποσοστού διείσδυσης για το έτος «n» σε σχέση με τις μεταβολές του εν λόγω συντελεστή το έτος «n-1» για τους ευρωπαίους ανταγωνιστές της BPF. Αυτό θα επιτρέψει να αποφευχθεί η απουσία της BPF από τις εγγενείς τάσεις του ανταγωνιστικού περιβάλλοντός της.
- (102) Συνεπώς, από τις 31 Δεκεμβρίου 2013, η δέσμευση ως προς το ανώτατο ποσοστό διείσδυσης της BPF στη ζώνη G10 για ένα έτος «n» θα ήταν ίσο με το ποσοστό που θα είχε η BPF στην ίδια ζώνη για το έτος «n-1» προσαρμοσμένο κατά τη μεταβολή του δείκτη διείσδυσης των συγκρίσιμων για το έτος «n-1», με τη διευκρίνιση ότι η εν λόγω προσαρμογή δεν θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του βαθμού διείσδυσης της BPF κάτω από ένα ελάχιστο επίπεδο. Τα συγκρίσιμα μεγέθη που προτείνονται εδώ είναι η αγορά της «Δυτικής Ευρώπης» της RCI Banque SA και το τμήμα της αγοράς «Ευρώπη» της Volkswagen Financial Services (VWFS). Για να προστατευτεί από τις απρόβλεπτες εξελίξεις όσον αφορά τους ανταγωνιστές και να ληφθεί υπόψη ένας βαθμός διείσδυσης της BPF, οποίος είναι σήμερα κατώτερος από αυτόν των ανταγωνιστών της, θα πρέπει, ωστόσο, να καθοριστεί όριο 32,4 % για το ανώτατο ποσοστό διείσδυσης, που αντιστοιχεί στο ποσοστό διείσδυσης που διαπιστώθηκε για τη ζώνη G10 κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2012.

Πίνακας 7

Ποσοστό διείσδυσης της BPF ανά χώρα και μεγάλες γεωγραφικές ζώνες για τα νέα οχήματα (ως %)

	Ανώτατο ποσοστό H2 2012*	Επίπεδο ευελιξίας	Προτεινόμενο ανώτατο ποσοστό*
Γερμανία	[...]	+ 1,0	[...]
Αυστρία	[...]	+ 1,0	[...]
Βέλγιο	[...]	+ 1,0	[...]
Ιταλία	[...]	+ 1,0	[...]
Ισπανία	[...]	+ 1,0	[...]
Κάτω Χώρες	[...]	+ 1,0	[...]
Πορτογαλία	[...]	+ 1,0	[...]
Ελβετία	[...]	+ 1,0	[...]
Γαλλία	[...]	+ 1,0	[...]
Μεγάλη Βρετανία	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Πρόκειται για τον δείκτη που υπολογίστηκε με βάση τις πωλήσεις οχημάτων που χρηματοδοτούνται με δάνεια της Τράπεζας BPF επί των συνολικών πωλήσεων του ομίλου PSA.

⁽²¹⁾ Η RCI Banque SA είναι θυγατρική κατά 100 % της Renault SAS. Η RCI Banque εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση των πωλήσεων των αυτοκινήτων του ομίλου Renault και του ομίλου Nissan.

⁽²²⁾ Γερμανία, Αυστρία, Βέλγιο, Ιταλία, Ισπανία, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ελβετία, Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία.

	Ανώτατο ποσοστό H2 2012*	Επίπεδο ευελιξίας	Προτεινόμενο ανώτατο ποσοστό*
Σύνολο G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Σύνολο M5 ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
Σύνολο G10 ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

(¹) Το σύνολο G5 περιλαμβάνει τις ακόλουθες χώρες: Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο.

(²) Το σύνολο M5 περιλαμβάνει τις ακόλουθες χώρες: Βέλγιο, Κάτω Χώρες, Ελβετία, Αυστρία και Πορτογαλία.

(³) Το σύνολο G10 περιλαμβάνει τις δέκα χώρες που αναφέρονται σ' αυτόν τον πίνακα.

2.4.6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ

- (103) Το εκτιμώμενο κόστος της αναδιάρθρωσης ανέρχεται σε 1 708,9 εκατ. ευρώ. Αφορά τα ακόλουθα προβλεπόμενα μέτρα: την παύση, το 2014, των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο Aulnay, που απασχολεί 3 000 μισθωτούς, την αναδιάρθρωση της παραγωγής στην ευρύτερη περιοχή του Παρισιού στο Poissy και την αναζωογόνηση της μονάδας στο Aulnay. Το κόστος αυτό εκτιμάται σε [400-500]* εκατ. ευρώ για την περίοδο 2012-2017. Το κόστος προσαρμογής του συστήματος βιομηχανικής παραγωγής της Rennes, που θα οδηγήσει σε αναδιάρθρωση προσωπικού σε 1 400 θέσεις επί συνόλου 5 600 απασχολουμένων, εκτιμάται σε [100-200]* εκατ. ευρώ για την περίοδο 2012-2017. Η προσαρμογή των διαρθρώσεων του ομίλου PSA, μέσω των GPEC 1 και 2 («Προβλεπόμενη διαχείριση της απασχόλησης και των δεξιοτήτων») θα δημιουργήσει εκτιμώμενο συνολικό κόστος [500-600]* εκατ. ευρώ για το 2012 και το 2013. Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει επικάλυψη μεταξύ των σχεδίων GPEC 1 και 2 και των δαπανών αναδιάρθρωσης για τις εγκαταστάσεις Aulnay και Rennes. Οι δαπάνες για άλλα μέτρα, και ιδίως για τις αναδιρθρώσεις του εμπορίου στην ζώνη «Europe», και η μείωση προσωπικού της PCR (Peugeot Citroën Retail) που αντιστοιχεί στο τμήμα του δικτύου αντιπροσώπων, κυρίως στη Νότια Ευρώπη, εκτιμάται σε [100-200] εκατ. ευρώ. Τέλος, το κόστος των δραστηριοτήτων της PSA στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars» ανέρχεται σε [300-400]* εκατ. ευρώ.
- (104) Για να χρηματοδοτηθούν οι δαπάνες αναδιάρθρωσης, ο όμιλος PSA έχει θέσει σε εφαρμογή, από τις αρχές του 2012, πρόγραμμα μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων, που επέτρεψαν την εισροή των ακόλουθων πόρων στον όμιλο PSA:
- α) μεταβίβαση της GEFCO τον Δεκέμβριο του 2012: 878 εκατομμύρια ευρώ ⁽²³⁾.
 - β) μεταβίβαση της GEFCO τον Δεκέμβριο του 2012: 449 εκατ. ευρώ.
 - γ) μεταβίβαση ακινήτων (μεταξύ των οποίων και της έδρας της εταιρείας) κατά τη διάρκεια του 2012: 628,7 εκατ. ευρώ.
- (105) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο όμιλος PSA έχει ήδη εισπράξει 1,956 δισεκατ. ευρώ ρευστότητας, που θα επανεπενδυθούν στην αναδιάρθρωση του ομίλου PSA, ώστε να μπορέσει να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητά του.
- (106) Από άποψη ρευστότητας, το New Club deal αποφέρει 11,6 δισεκατ. ευρώ από ιδιωτικές τράπεζες για να συμβάλει στη χρηματοδότηση του ομίλου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης.

2.5. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ BPF

- (107) Το σχέδιο που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές περιλαμβάνει χρηματοοικονομικές προβλέψεις και σχέδιο χρηματοδότησης της BPF έως το τέλος του 2015. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων της BPF θα είναι [5-10]* % από το 2014 και [10-20]* % το 2016. Υπενθυμίζουν ότι, σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής κατά τη λήψη αποφάσεων, η απόδοση ιδίων κεφαλαίων που θεωρείται αποδεκτή για να αποδειχθεί η βιωσιμότητα μιας τράπεζας είναι της τάξης του 8 έως 12 %.

2.5.1. ΣΧΕΔΙΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

- (108) Η BPF σχεδιάζει να αυξήσει την τραπεζική χρηματοδότησή της μακροπρόθεσμα από [0-5]* εκατ. ευρώ στο τέλος του 2012 σε [5-10]* εκατ. ευρώ στο τέλος του 2015. Η Τράπεζα πρόσφερε επίσης ένα καταθετικό προϊόν που απευθύνεται σε ιδιώτες και η χρηματοδότηση από το προϊόν αυτό θα ανέλθει σε [800-900]* εκατ. ευρώ το 2015, σύμφωνα με τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις (ενώ στα τέλη του 2012 ήταν μηδενική). Η χρηματοδότηση που λαμβάνεται με την τιτλοποίηση και τις εκδόσεις EMTN θα μειωθούν κατά την ίδια περίοδο.

⁽²³⁾ Καθαρή μεταβίβαση εξόδων ύψους 797 εκατ. ευρώ, στην οποία προστίθεται έκτακτο μέρισμα 100 εκατ. ευρώ, και από την οποία αφαιρούνται 19 εκατ. ευρώ που αντιστοιχούν στην ακύρωση του ακαθάριστου περιθωρίου αυτοχρηματοδότησης.

Πίνακας 8

Ταμειακή κατάσταση της BPF ενόψει της αναδιάρθρωσης*

[...]*

- (109) Ο συνολικός ισολογισμός της τράπεζας και, συνεπώς, η ανάγκη χρηματοδότησης προβλέπεται να αυξηθεί σταδιακά κατά την εξεταζόμενη περίοδο, από 27 186 εκατ. ευρώ στο τέλος του 2012 σε [$> 28\ 000$] εκατ. ευρώ στα τέλη του 2015.

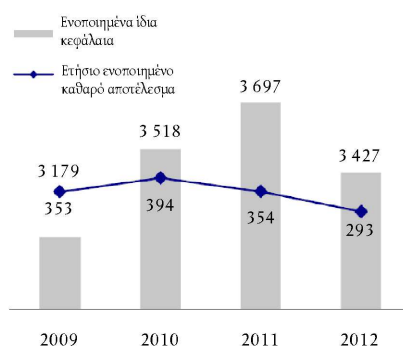
2.5.2. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑ

- (110) Η BPF ήταν κερδοφόρα κατά το παρελθόν, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 1 κατωτέρω. Στα τέλη του 2012, το επίπεδο κεφαλαιοποίησης που μετράται με τον δείκτη ιδίων κεφαλαίων «κατηγορίας 1» ⁽²⁴⁾ ανερχόταν σε 13 %.

Διάγραμμα 1

Ιστορικό κερδοφορίας της BPF

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ
ΣΤΙΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2012 (σε εκατ. ευρώ)



- (111) Η τράπεζα προβλέπει ότι θα συνεχίσει να παράγει κέρδη κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης του ομίλου, όπως φαίνεται στον πίνακα 9 κατωτέρω.

Πίνακας 9

Προβλέψεις κερδοφορίας της BPF

(%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων (ROE) *	8,0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

- (112) Σύμφωνα με τα υποβληθέντα στοιχεία, ενδεχόμενη παύση της δραστηριότητας της BPF δεν θα προκαλούσε καμία ζημία στους πιστωτές. Μια διαδικασία εκκαθάρισης θα επέτρεπε να διατηρηθεί μετά από τρία έτη, ένα πλεόνασμα ρευστότητας από [1-3]* δισεκατ. ευρώ έως [2-4]* δισεκατ. ευρώ βάσει σεναρίου ακραίων καταστάσεων, ανάλογα με το επίπεδο πίεσης που εφαρμόζεται.
- (113) Η διάρκεια των στοιχείων ενεργητικού της BPF είναι πολύ μικρή και, κατά μέσο όρο, μικρότερη από τη διάρκεια των στοιχείων παθητικού.
- (114) Το κόστος κινδύνου της τράπεζας αυξήθηκε από [...] το 2011 σε [...] το 2012. Οι επισφαλείς απαιτήσεις αυξήθηκαν σταδιακά από 3 % στο τέλος του 2008 σε 4,2 % στο τέλος του 2012.

⁽²⁴⁾ Το βασικό κεφάλαιο κατηγορίας 1 είναι δείκτης φερεγγυότητας που επιτρέπει την εκτίμηση της φερεγγυότητας των τραπεζών. Συσχετίζει τα ίδια κεφάλαια με τα στοιχεία ενεργητικού (σταθμισμένα βάσει του κινδύνου).

2.5.3. ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΕΙΣΔΥΣΗΣ

- (115) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, με ποσοστό διείσδυσης στις πωλήσεις αυτοκινήτων του ομίλου PSA κατά 29,8 % περίπου (το 2012), η BPF χρηματοδοτεί ένα μεγάλο μέρος της ζήτησης των αυτοκινήτων που κατασκευάζει ο όμιλος PSA και συμβάλλει καθοριστικά στη χρηματοδότηση της εμπορικής του δραστηριότητας και του συνόλου του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, με τα δίκτυα των αντιπροσωπειών αυτοκινήτων και των πελατών.
- (116) Αναφέρουν ότι το σχέδιο προβλέπων βασίζεται στην παραδοχή της διατήρησης του ποσοστού διείσδυσης με ελαφρά αύξηση σε σχέση με το 2011, έως το 2017. Η εξέλιξη αυτή βασίζεται σε πολλούς παράγοντες:
- τη μερική και προοδευτική αποχώρηση των παραδοσιακών τραπεζών από τον εν λόγω τομέα στο πλαίσιο μιας επιλεκτικής διαχείρισης των ισολογισμών τους λόγω των δυσκολιών χρηματοδότησης και άντλησης κεφαλαίου, που συνδέονται κυρίως με την έναρξη ισχύος της Βασιλείας III·
 - την εξέλιξη των χρηματοδοτικών αναγκών των καταναλωτών σε ένα πλαίσιο έντονης συρρίκνωσης της αγοραστικής δύναμης στην Ευρώπη·
 - το επίπεδο των επιτοκίων, τα οποία σήμερα κυμαίνονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα, το οποίο θα οδηγούσε στην προσφυγή σε δανεισμό για τη χρηματοδότηση αγοράς αυτοκινήτων· και τέλος
 - την τάση να γίνει το αυτοκίνητο ένα σύνηθες καταναλωτικό αγαθό, του τύπου «commodity», γεγονός που θα ήταν συνεπές με την ανάπτυξη της χρηματοδότησης με δάνειο με μηνιαία καταβολή των δόσεων.
- (117) Η εξέλιξη του ποσοστού διείσδυσης της BPF ανά γεωγραφική ζώνη και ανά τμήμα της αγοράς (B, Γ, Δ, Η και VU) απεικονίζεται στον πίνακα 10 — κατωτέρω (AP σημαίνει «Automobile Peugeot» και AC σημαίνει «Automobile Citroën»)

Πίνακας 10

Ποσοστό διείσδυσης της BPF ανά γεωγραφική ζώνη, ανά τμήμα αγοράς και σήμα (%)

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Γαλλία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Μεγάλη Βρετανία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Γερμανία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Ιταλία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Ισπανία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Σύνολο G5						
Τμήμα Β	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Τμήμα Γ	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Τμήμα Δ	[20-25]	[17,8-22,8]	[18,5-23,5]	[20,6-25,6]	[20,9-25,9]	[22,2-27,2]
Τμήμα Η	[12,4-17,4]	[28,6-33,6]	[0,0-2,5]	[20,7-25,1]	[19,2-24]	[14,6-19,6]
VU	[24,6-29,6]	[25,9-30,9]	[24,9-29,9]	[26,7-31,7]	[28-33]	[29,6-34,6]
Σύνολο	[25,1-30,1]	[25,4-30,4]	[26,8-31,8]	[25,1-30,1]	[26,7-31,7]	[30,6-35,6]
Τμήμα Β	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Τμήμα Γ	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Τμήμα Δ	407, 4007, 508, 807, C5, DS 5, C8, C Crosser					
Τμήμα Η	607, C6					
VU	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. ΕΞΑΡΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ

- (118) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η διαβάθμιση της BPF συσχετίζεται με τη διαβάθμιση της PSA, γεγονός που συνάγεται από τη στενή συσχέτιση των αποδόσεων των ομολόγων του ομίλου και της τράπεζας.
- (119) Οι οργανισμοί αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας έχουν διαπιστώσει στις εκθέσεις τους τη σχέση της πιστοληπτικής διαβάθμισης του ομίλου PSA και της BPF καθορίζοντας μέγιστη απόκλιση δύο βαθμίδων μεταξύ της βαθμολογίας του ομίλου και της βαθμολογίας της δέσμιας τράπεζας ⁽²⁵⁾. Στις 14 Φεβρουαρίου 2013 η διαβάθμιση της BPF υποβαθμίστηκε σε «non investment grade» (ακατάλληλη για επένδυση).

2.6. Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

- (120) Ο ανώνυμος καταγγέλλων εκτιμά ότι η παρεχόμενη από το γαλλικό κράτος εγγύηση θα επιτρέψει στην BPF να προσφέρει στους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους και τους πελάτες της PSA πολύ ελκυστικότερους όρους πίστωσης από εκείνους που είναι σε θέση να προσφέρουν οι δέσμιες τράπεζες των ανταγωνιστών κατασκευαστών αυτοκινήτων.

3. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- (121) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για τους ακόλουθους λόγους:

3.1. ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ BPF

- (122) Όσον αφορά το πρόγραμμα βιωσιμότητας της BPF, που πρέπει να αναλυθεί υπό το φως της τραπεζικής ανακοίνωσης, η Επιτροπή εξέφρασε τις αμφιβολίες της, λόγω της αβεβαιότητας που υπάρχει σχετικά με τη βιωσιμότητα του ομίλου PSA στο σύνολό του.

3.2. ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (123) Όσον αφορά το σχέδιο αναδιάρθρωσης του βιομηχανικού ομίλου, το οποίο πρέπει να εξετασθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», η Επιτροπή έκρινε ότι υπήρχαν αμφιβολίες σχετικά με τα ακόλουθα στοιχεία:

3.2.1. ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

- (124) Η Επιτροπή θέλησε να λάβει τις παρατηρήσεις των τρίτων σχετικά με:

- α) Τις παραδοχές που προκρίθηκαν όσον αφορά την εξέλιξη της αγοράς αυτοκινήτων στην Ευρώπη και τον κόσμο, ιδίως ως προς τον επαρκώς συντηρητικό χαρακτήρα αυτών των παραδοχών.

⁽²⁵⁾ Η απόκλιση αυτή είναι σήμερα τρεις *notches* για την εταιρία αξιολόγησης Moody's, η οποία προκύπτει από το ευεργέτημα της εγγύησης υπέρ της BPF.

- β) Τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA.
- γ) Τη συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας, και ιδίως σχετικά με τη συνοχή αυτής της επένδυσης στην E&A για την εκκίνηση ενός ερευνητικού προγράμματος στον τομέα του «mild-hybridation» (ήπια υβριδική τεχνολογία) σε σχέση με την εξαγγελθείσα ταυτόχρονη εγκατάλειψη μιας τεχνολογίας «hybride plug-in» (υβριδικών οχημάτων με εξωτερική φόρτιση) που αναφέρεται ότι την κατέχει ο όμιλος.

3.2.2. ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

- (125) Η Επιτροπή θέλησε να λάβει παρατηρήσεις των τρίτων σχετικά με τον χαρακτηρισμό, κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», των μέτρων που προτείνονται ως αντισταθμιστικά μέτρα, τον ποσοτικό προσδιορισμό τους και την καταλληλότητά τους σε σχέση με τους κινδύνους στρέβλωσης του ανταγωνισμού που δημιουργούν οι ενισχύσεις.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

4.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΟΣΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (126) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το ποσό της ενίσχυσης δεν μπορεί να αντιστοιχεί στο ονομαστικό ποσό της εγγύησης, ότι οι εκδόσεις της BPF θα πραγματοποιούνται αναγκαστικά με μεταβλητό ασφάλιστρο ρευστότητας και κινδύνου, το οποίο ασφαλώς θα υπερβαίνει τις 24 μονάδες βάσης, όπως διαπιστώθηκε κατά την έκδοση που πραγματοποιήθηκε χάρη στην ενίσχυση διάσωσης, και η περίοδος αναφοράς για τη συνεκτίμηση των ιστορικών αποδόσεων της BPF θα πρέπει να είναι τρεις μήνες.
- (127) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, δεν πληρούνται στην προκειμένη περίπτωση οι δύο προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά για να μπορεί να θεωρηθεί ότι το ποσό της ενίσχυσης είναι εξίσου υψηλό με το ποσό που καλύπτει η εγγύηση, δηλαδή μια ιδιαίτερα υψηλή πιθανότητα να μην είναι ο δανειολήπτης σε θέση να εξοφλήσει το δάνειο που καλύπτεται από την εγγύηση και η ύπαρξη εξαιρετικών περιστάσεων. Ως εκ τούτου, το ποσό της ενίσχυσης που εμπεριέχεται στην εγγύηση του κράτους θα αντιστοιχούσε στη διαφορά μεταξύ του συνολικού κόστους χρηματοδότησης που προκύπτει από την εγγύηση και στην ίδια την εγγύηση, και το συνολικό κόστος χρηματοδότησης που θα είχε καταβάλει η επιχείρηση χωρίς την εγγύηση.
- (128) Ακόμη, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, είναι βάσιμη η παραδοχή ότι το πρόσθετο κόστος για την BPF είναι της τάξεως των 40 μονάδων βάσης. Πράγματι, οι εκδόσεις της BPF στις 25 Μαρτίου 2013 πραγματοποιήθηκαν σε ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες της αγοράς. Τα spreads (αποκλίσεις απόδοσης) σε σχέση με τα OAT που διαπιστώνονται κατά τον χρόνο έκδοσης (24 μονάδες βάσης) βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Ενδεικτικά, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι επενδυτές θα έπρεπε κανονικά να ζητήσουν υψηλότερη αμοιβή για μια δέσμη τράπεζα της αυτοκινητοβιομηχανίας από ό,τι για δημόσιους οργανισμούς όπως η UNEDIC ⁽²⁶⁾ ή το CADES ⁽²⁷⁾, καθόσον μάλιστα διέθεταν διαθέσιμα κεφάλαια για να πραγματοποιήσουν τέτοιες συναλλαγές CADES ή UNEDIC, τα οποία δεν θα διέθεταν κατ' ανάγκη για μια συναλλαγή με την BPF.
- (129) Τέλος, η περίοδος αναφοράς που επέλεξαν οι γαλλικές αρχές (που εκτείνεται από τις 12 Ιουλίου έως τις 16 Οκτωβρίου 2012) μπορεί να αποτυπώσει καλύτερα τις πραγματικές αποδόσεις των ομολόγων της BPF στις αγορές, λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες του ομίλου PSA και όχι την εξαγγελία της εγγύησης του κράτους.

4.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ BPF

- (130) Οι γαλλικές αρχές καταγράφουν τη θέση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία η BPF δεν έχει πρόβλημα ούτε φερεγγυότητας ούτε αποδοτικότητας και ότι το πρόβλημα ρευστότητας οφείλεται αποκλειστικά στη σχέση της με τον όμιλο PSA.
- (131) Επιθυμούν, ωστόσο, να υποβάλουν τις ακόλουθες παρατηρήσεις:
- α) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η μεγέθυνση του ισολογισμού της BPF θα είναι περιορισμένη, σε αντιστοιχία με την πρόβλεψη του πληθωρισμού. Η αύξηση αυτή οφείλεται στην επιδείνωση των μακροοικονομικών συνθηκών και της όλο και συχνότερης προσφυγής των καταναλωτών στο δανεισμό για τη χρηματοδότηση της αγοράς αυτοκινήτου.
- β) Για να απαντήσουν στο επιχείρημα της Επιτροπής ότι η BPF δεν θα πρέπει να χρηματοδοτεί επισφαλή δάνεια για να αυξάνει τεχνητά τον κύκλο εργασιών του ομίλου PSA, οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι:

⁽²⁶⁾ Εθνική διεπαγγελματική ένωση για την απασχόληση στη βιομηχανία και το εμπόριο

⁽²⁷⁾ Caisse d'Amortissement de la dette sociale (ταμείο απόσβεσης του κοινωνικού χρέους).

- Ο μοναδικός σκοπός του αντισταθμιστικού μέτρου που αφορά την BPF είναι να μειωθεί η ένταση του ανταγωνισμού στη συμπεριφορά της και να περιοριστεί το μερίδιο αγοράς της.
- Το ποσοστό των «non performing loans» (μη εξυπηρετούμενων δανείων), περίπου 4 %, έχει μεταβληθεί ελάχιστα κατά τα τελευταία τρία έτη.
- Η BPF καθορίζει την πολιτική της σε θέματα κινδύνου κατά τρόπο ανεξάρτητο, και υπό την εποπτεία της αρχής προληπτικού ελέγχου.

Εφόσον το ποσοστό των επισφαλών δανείων είναι αντικείμενο στενής παρακολούθησης από τους οργανισμούς διαβάθμισης και την ελεγκτική επιτροπή της BPF, θα ήταν αδύνατη οποιαδήποτε μεταβολή της πολιτικής κινδύνου της τράπεζας, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών.

4.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

4.3.1. ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΡΟΚΡΙΘΕΙΣΣΕΣ ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

- (132) Πρώτον, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι προβλέψεις του ομίλου PSA δεν θα διαψευστούν ούτε από την εξέλιξη της αγοράς κατά το πρώτο τρίμηνο του 2013, ούτε από την υποτιθέμενη απόκλιση μεταξύ των αποτελεσμάτων που είχαν προβλεφθεί για το 2012 και εκείνων που τελικά επιτεύχθηκαν το εν λόγω έτος.
- (133) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο όμιλος PSA είχε προβλέψει τη συνέχιση της μείωσης των πωλήσεων κατά το 2013 και εκτιμούσε, όπως και το Ινστιτούτο IHS Global Insight, ότι η συρρίκνωση της αγοράς θα ήταν τελικά 4 % μεταξύ 2012 και 2013.
- (134) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν επίκαιρες χρηματοοικονομικές προβλέψεις, οι οποίες βασίζονται σε λιγότερο αισιόδοξες παραδοχές σε σχέση με τις προβλέψεις που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 54 έως 58 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας. Ο στρατηγικός προσανατολισμός που περιγράφεται στις ίδιες αιτιολογικές σκέψεις της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας παραμένει αμετάβλητος.
- (135) Οι τροποποιήσεις των προβλέψεων βασίζονται στην επικαιροποίηση των προβλέψεων της εξέλιξης της αγοράς «Europe 30», η οποία πραγματοποιήθηκε από το Ινστιτούτο IHS Global Insight, και αντικατοπτρίζονται στον κύκλο εργασιών του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο οποίος ήταν χαμηλότερος κατά τη διάρκεια της περιόδου των προβλέψεων.
- (136) Επικαιροποιήθηκε επίσης και το «δυσμενές» σενάριο, βάσει του οποίου οι πωλήσεις του ομίλου PSA θα μειώνονται (σε σχέση με το ενδιάμεσο σενάριο) κατά 100 000 επιπλέον οχήματα ετησίως στην Ευρώπη από το 2013 και μετά.

Πίνακας 11

Μέγεθος της ευρωπαϊκής αγοράς σύμφωνα με τις προβλέψεις του IHS Global Insight και μερίδιο αγοράς της PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Μέγεθος της ευρωπαϊκής αγοράς (Europe 30), κατά την πρόβλεψη του IHS Global Insight του Απριλίου 2013 (σε χιλιάδες οχήματα)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Μερίδιο αγοράς στην Ευρώπη της PSA*	[10-14] %	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Πίνακας 12

Προβλεπόμενος κύκλος εργασιών του ομίλου PSA (σε εκατ. ευρώ)

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]
Επικαιροποιημένο ενδιάμεσο σενάριο*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[59 000 – 64 000]	[60 000 – 65 000]
Επικαιροποιημένο δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχημάτων ανά έτος)*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 70 000]	[60 000 – 65 000]

Πίνακας 13

Προβλεπόμενος κύκλος εργασιών του τμήματος αυτοκινητοβιομηχανίας (σε εκατ. ευρώ)

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας*	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]
Επικαιροποιημένο ενδιάμεσο σενάριο*	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]
Επικαιροποιημένο δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχημάτων ανά έτος)*	[35 000 – 40 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]

(137) Από άποψη ρευστότητας, η επικαιροποίηση καταδεικνύει μειωμένες ταμειακές ροές που συνδέονται με την εκμετάλλευση, ενώ οι ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες παραμένουν αμετάβλητες. Ως εκ τούτου, συνάγεται προβλεπόμενο επίπεδο χρέους [...] * υψηλότερο από τις προβλέψεις της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, ενώ το επίπεδο χρέους που προβλέπεται στο ενδιάμεσο σενάριο είναι υψηλότερο από το επίπεδο που παρουσιάστηκε προηγουμένως στο δυσμενές σενάριο.

(138) Η PSA υπέβαλε επίσης προβλέψεις του καθαρού χρέους βάσει «δυσμενούς» σεναρίου, κατά το οποίο οι πωλήσεις του ομίλου PSA θα μειώνονται (σε σχέση με το ενδιάμεσο σενάριο) κατά 200 000 επιπλέον οχήματα ετησίως στην Ευρώπη από το 2013 και μετά. Τα επίπεδα καθαρού χρέους στα διάφορα σενάρια παρουσιάζονται στον πίνακα 14 κατωτέρω. Σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία που υπέβαλε η PSA, ένας παράγοντας επιβάρυνσης κατά 100 000 αυτοκίνητα αυξάνει το καθαρό χρέος [...] * κατά [200-400]* εκατ. ευρώ ετησίως.

Πίνακας 14

Επίπεδο καθαρού χρέους [...] * σε εκατ. ευρώ

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Επικαιροποιημένο ενδιάμεσο σενάριο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Επικαιροποιημένο δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχημάτων ετησίως)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Επικαιροποιημένο δυσμενέστερο σενάριο με πιο επιβαρυντικούς παράγοντες (απόκλιση — 200 000 οχημάτων ετησίως)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το καθοριστικό στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη για τη στήριξη των παραδοχών για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ομίλου PSA δεν είναι ο κύκλος εργασιών της, αλλά το τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα. Στη συνεδρίασή του της 6ης Νοεμβρίου 2012, το εποπτικό συμβούλιο εκτίμησε ότι θα υπήρχε ζημία [1 000 – 2 000]* εκατ. ευρώ, ενώ το τελικό αποτέλεσμα ήταν ζημία 1 504 εκατ. ευρώ (δηλαδή απόκλιση κατώτερη του [0-3] %).
- (140) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι οι προοπτικές εξέλιξης της αγοράς στις οποίες βασίζεται ο όμιλος PSA ήταν εξαιρετικά συντηρητικές, ενώ τα στοιχεία των αναλυτών στα οποία βασίστηκε το σκεπτικό της Επιτροπής ήταν αποσπασματικά και αμφισβητήσιμα.
- (141) Πράγματι, οι εμπλεκόμενοι παράγοντες στο σύνολό τους εκτιμούν ότι η πτώση της αγοράς έφθασε σε ένα κατώτατο σημείο και ότι, εκ των πραγμάτων, θα αρχίσει να ανακάμπτει εκ νέου. Γενικά, οι τελευταίες αναλύσεις ⁽²⁸⁾ καταδεικνύουν τη βελτίωση των μακροοικονομικών συνθηκών στην Ευρώπη κατά τα επόμενα έτη. Η βελτίωση αυτή θα αποτυπωθεί, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αναγκαστικά και στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας.
- (142) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η Επιτροπή επέλεξε ένα μη αντιπροσωπευτικό δείγμα των υπομημάτων των οικονομικών αναλυτών, χωρίς να λάβει υπόψη εκείνα που ήταν πλησιέστερα στις προβλέψεις που υπέβαλε ο όμιλος PSA. Σε κάθε περίπτωση, οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν τη χρήση των οικονομικών αναλύσεων για την αξιολόγηση ενός μεσοπρόθεσμου σχεδίου αναδιάρθρωσης. Θεωρούν ότι καθήκον των χρηματοοικονομικών αναλυτών είναι να παρέχουν συμβουλές για την αγορά ή την πώληση τίτλων, βάσει καθορισμένης τιμής στόχου. Δεν εστιάζονταν κατά κύριο λόγο στους όγκους των προβλεπόμενων πωλήσεων, ούτε στις εκτιμήσεις του κύκλου εργασιών. Οι εκτιμήσεις αυτές ήταν, συνεπώς, πολύ συχνά αποσυνδεδεμένες από τα θεμελιώδη οικονομικά μεγέθη στα οποία βασίζονταν.
- (143) Κατά συνέπεια, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι, για να θέσουν σε εφαρμογή το σχέδιο αναδιάρθρωσης, θα μπορούσαν εύλογα να βασιστούν στις προβλέψεις του Ινστιτούτου IHS Global Insight, στις οποίες εφαρμόζεται ένας παράγοντας επιβάρυνσης, και να μη λάβουν υπόψη τις υποθέσεις των οικονομικών αναλυτών.
- (144) Τέλος, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι ο ιδιωτικός τομέας πιστεύει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA. Η εν λόγω πεποίθηση εκδηλώθηκε, καταρχήν, με την ενίσχυση της σύμπραξης μεταξύ της PSA και της GM με την υπογραφή, στις 20 Δεκεμβρίου 2012, τελικών συμφωνιών για τρία σχέδια αυτοκινήτων και με τη δημιουργία μιας κοινής επιχείρησης για τις αγορές. Εξάλλου, οι τραπεζικές χρηματοδοτήσεις από τη BPF, ύψους 11,6 δισεκατ. ευρώ, συνιστούν απόδειξη της εμπιστοσύνης της αγοράς στην προοπτική της βελτίωσης. Τέλος, οι πρόσφατες πράξεις τιτλοποίησης από την BPF δείχνουν ότι η αγορά δεν αποφεύγει τον κίνδυνο που αντιπροσωπεύει η δραστηριότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

4.3.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΩΛΗΣΕΩΝ

- (145) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι αμφιβολίες της Επιτροπής για τα ποσοστά χρησιμοποίησης της ικανότητας είναι αβάσιμες, διότι δεν λαμβάνουν υπόψη το κλείσιμο της εγκατάστασης του Aulnay, που θα επέτρεπε, κατά την άποψή τους, να καλυφθεί το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας του ομίλου PSA στο τμήμα της αγοράς Β. Εφόσον ο όμιλος PSA υφίσταται εντονότατο ανταγωνισμό σε αυτή την αγορά, το κλείσιμο αυτής της μονάδας έχει ιδιαίτερη σημασία για την αποκατάσταση της βιωσιμότητάς του.

⁽²⁸⁾ Perspectives de l'économie mondiale (Προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας), κεφάλαια 1 και 2, Απρίλιος 2013.

- (146) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι ο όμιλος PSA έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για την επίτευξη του στόχου το 50 % των πωλήσεών του να πραγματοποιηθεί εκτός Ευρώπης το 2015: άνοιγμα ενός τρίτου εργοστασίου και νέες αντιπροσωπείες στην Κίνα, ανανέωση της σειράς των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Λατινικής Αμερικής, προώθηση δύο μοντέλων ειδικά για τις πωλήσεις εκτός Ευρώπης και, τέλος, στο πλαίσιο της συμμαχίας με την GM, ανάπτυξη ενός κοινού μηχανισμού εμπορίας των οχημάτων του τμήματος Β στην Ευρώπη και στον υπόλοιπο κόσμο και από κοινού ανάπτυξη μιας νέας γενιάς μικρών οικονομικών βενζινοκινητήρων και σχεδίων οχημάτων στη Λατινική Αμερική, τη Ρωσία και σε άλλες αναπτυσσόμενες αγορές.

4.3.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «50CO₂CARS» ΣΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

α) Σχετικά με τη συνεκτικότητα του έργου «50CO₂Cars» με το σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA

- (147) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι οι σημαντικές προσπάθειες E&A που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars» αποσκοπούν στον έλεγχο μιας τεχνολογίας που θα καταστήσει τα πετρελαιοκίνητα οχήματα φιλικότερα προς το περιβάλλον και με μικρότερη κατανάλωση ενέργειας. Στο πλαίσιο αυτό, το εν λόγω έργο E&A θα συμβάλει στην εφαρμογή μιας στρατηγικής για να αναστραφεί η πτωτική τάση που διαπιστώθηκε στις πωλήσεις πετρελαιοκίνητων οχημάτων.
- (148) Τα οχήματα με κινητήρα ντίζελ αντιπροσωπεύουν σήμερα σημαντική πηγή εσόδων για τον όμιλο PSA: το 2012 το [60-80]* % των αυτοκινήτων που πώλησε η PSA στην Ευρώπη είχαν κινητήρα αυτού του τύπου. Η PSA θα διαθέτει άριστο βιομηχανικό εξοπλισμό, ισχυρό εμπορικό σήμα και σημαντικό ποσοστό αποδοτικότητας για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, υψηλότερο από αυτό των βενζινοκινητήρων. Η τρέχουσα συγκυρία, ωστόσο, είναι δυσμενής γι' αυτήν: σταδιακή υποβάθμιση της εικόνας αυτών των κινητήρων στην Ευρώπη, εξέλιξη του πλαισίου κανονιστικών ρυθμίσεων και προτύπων (Euro VI) που θα μπορούσε να οδηγήσει σε πρόσθετο κόστος για τους κινητήρες ντίζελ σε σχέση με τους βενζινοκινητήρες και, κατά συνέπεια, να έχει αρνητική επίπτωση στις πωλήσεις πετρελαιοκίνητων οχημάτων, κυρίως διότι έχουν εξαντληθεί τα περιθώρια της στρατηγικής της συμμόρφωσης με τα πρότυπα μέσω της σμίκρυνσης του μεγέθους του κινητήρα («downsizing») ⁽²⁹⁾ που εφαρμόζονταν μέχρι σήμερα, και ορισμένα κράτη ή τοπικές αρχές προτίθενται να υιοθετήσουν φορολογικό καθεστώς δυσμενές για το ντίζελ. Η PSA θεωρεί ότι οι απώλειες περιθωρίου που σχετίζονται με την υποκατάσταση των πωλήσεων πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων από τις πωλήσεις βενζινοκίνητων αυτοκινήτων στην ευρωπαϊκή αγορά θα είναι της τάξης των [500-700]* εκατ. ευρώ. Σε συνθήκες μείωσης της αγοραστικής δύναμης των νοικοκυριών και ενόψει των αυξανόμενων περιβαλλοντικών ανησυχιών των καταναλωτών, ο στόχος της διατήρησης της ανταγωνιστικότητας και της εικόνας των κινητήρων ντίζελ (σε σχέση με τους βενζινοκινητήρες) είναι ζωτικής σημασίας για τον όμιλο PSA. Επειδή τα επίπεδα τιμών των υφιστάμενων υβριδικών οχημάτων ντίζελ δεν ευνοούν τη μαζική διάθεση στην αγορά, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις σε E&A για να καταστεί η εν λόγω τεχνολογία προσιτή σε όσο το δυνατόν περισσότερους πελάτες. Επίσης, με την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας και της εικόνας του καυσίμου ντίζελ, το έργο «50CO₂Cars» θα μπορούσε, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, να συμβάλει θετικά στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας, διατηρώντας όχι μόνο τις πωλήσεις πετρελαιοκίνητων οχημάτων του ομίλου PSA, αλλά και τα περιθώρια κέρδους του κατασκευαστή. Πέραν αυτού, εάν τελεσφορήσει το σχέδιο εκβιομηχάνισης, η τεχνολογία που προκύπτει από το έργο «50CO₂Cars» θα αποτελέσει, σε μία αναδυόμενη αγορά, σημαντικό μοχλό ανάπτυξης έως το 2020. Η ευκαιρία να αξιοποιηθούν οι πιθανές αγορές για τους κινητήρες mild-hybrid ντίζελ μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου αναδιάρθρωσης θα εξασφάλιζε την αύξηση του κύκλου εργασιών μέσω της διαφοροποίησης προς ένα ελπιδοφόρο τμήμα της αγοράς που αποτελεί κεντρικό στόχο του ομίλου (οχήματα μαζικής παραγωγής).
- (149) Σχετικά με την ανάγκη επενδύσεων, οι γαλλικές αρχές κάνουν διάκριση ανάμεσα στην προτεινόμενη μείωση των επενδύσεων «ως ανπισταθμιστικό μέτρο», που αποσκοπεί στον περιορισμό του εύρους των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που προκαλεί η κρατική ενίσχυση και στη διατήρηση επενδύσεων E&A που απαιτούνται για την επιχείρηση για την «αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας». Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι, σύμφωνα με την πρακτική της κατά τη λήψη αποφάσεων, η Επιτροπή έχει αποδεχθεί επανειλημμένα ότι η αποκατάσταση της βιωσιμότητας μιας επιχείρησης μπορεί να βασίζεται στην προώθηση νέων προϊόντων, με στόχο να εξασφαλιστεί η αύξηση του κύκλου εργασιών ⁽³⁰⁾.
- (150) Οι αρχές εξηγούν ότι, στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η απουσία κρατικής ενίσχυσης ειδικά για το έργο «50CO₂Cars» δεν θα επέτρεπε στη PSA να υλοποιήσει ένα έργο αντίθετο προς τα δεδομένα. Στην αδυναμία του να υπερβεί μόνος το σύνολο των τεχνολογικών εμποδίων, και χωρίς πιθανότητα συνεργασίας με τους δυνητικούς εταίρους για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars», ο όμιλος θα αναγκαζόταν να περιορίσει τις επενδύσεις του στο ελάχιστο, με μοναδικό σκοπό τη συμμόρφωση των πετρελαιοκίνητων του με τις νέες κανονιστικές διατάξεις. Ως προς αυτό, οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι η παρέμβαση των δημόσιων αρχών δεν περιορίζεται μόνο στη χρηματοδότηση του ομίλου PSA για την ολοκλήρωση του έργου «50CO₂Cars» αλλά, αντιθέτως, επιτρέπει στον όμιλο να συγκροτήσει μια κοινοπραξία εταίρων (βιομηχανιών, ενώσεων, ερευνητικών εργαστηρίων κ.λπ.), οι συντονισμένες προσπάθειες των οποίων

⁽²⁹⁾ Πρόκειται για τη μείωση των εκπομπών CO₂ μέσω του περιορισμού του μεγέθους των κινητήρων και με την προσαρμοσμένη υπερτροφοδότηση του κινητήρα.

⁽³⁰⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 1ης Δεκεμβρίου 2004, υπόθεση C-504/03, Bull, αιτιολογική σκέψη 51, απόφαση της Επιτροπής της 18ης Φεβρουαρίου 2004, υπόθεση C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, αιτιολογική σκέψη 236, απόφαση της 3ης Ιουλίου 2001, υπόθεση C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, αιτιολογική σκέψη 98.

θα ήταν αναγκαίες για να αρθούν τα τεχνολογικά εμπόδια για την ανάπτυξη ενός υβριδικού οχήματος ντίζελ με χαμηλό κόστος. Διευκρινίζουν ότι, κατά πάσα πιθανότητα, η μη έγκριση της κρατικής ενίσχυσης στον όμιλο PSA ως επικεφαλής του έργου «50CO₂Cars» θα υπονόμει την υλοποίηση του έργου, όχι μόνο για τον ίδιο, αλλά και για το σύνολο των εταιρών του. Η αντίθετη με τα τεκταινόμενα στρατηγική της υποκατάστασης των κινητήρων ντίζελ με βενζινοκινητήρες θα επέφερε πρόσθετες δαπάνες και θα ενείχε σημαντικό βιομηχανικό κίνδυνο: παραίτηση από εμπειρογνοσία στους κινητήρες ντίζελ, απώλεια πωλήσεων κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, δέσμευση πόρων για την προσαρμογή και την αναδιάρθρωση του παραγωγικού μηχανισμού του ομίλου προς τους βενζινοκινητήρες, πόρων που θα ήταν επίσης αναγκαίοι για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας.

- (151) Εν ολίγοις, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το έργο «50CO₂Cars» είναι αναγκαίο και για να διατηρηθεί η αποδοτικότητα της βασικής βιομηχανικής δραστηριότητας του ομίλου PSA (οι κινητήρες ντίζελ) και για να διασφαλιστεί η αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου, παρέχοντάς του δυνατότητες ανάπτυξης μετά το πέρας της αναδιάρθρωσης (νέα σειρά καινοτόμων και κερδοφόρων οχημάτων). Η επένδυση αυτή στην E&A είναι, κατά συνέπεια, απόλυτα συνεπής με τους στόχους του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

β) Σχετικά με τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας

- (152) Από την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας οι γαλλικές αρχές κατανοούν ότι η Επιτροπή, έχοντας ως βάση τη διαπίστωση της εικαζόμενης υστέρησης του ομίλου PSA στον τομέα της E&A, θεωρεί ότι το έργο «50CO₂Cars» «θα ήταν αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA μόνο εφόσον θα του επέτρεπε να καλύψει τη συσσωρευμένη υστέρηση στον τομέα της E&A έναντι των ανταγωνιστών του». Αμφισβητούν τον πυρήνα αυτής της ανάλυσης.

α) Πρώτον, οι γαλλικές αρχές επαναλαμβάνουν ότι το έργο «50CO₂Cars» μπορεί να συμβάλει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου: αποκατάσταση της περιβαλλοντικής εικόνας των αυτοκινήτων ντίζελ, νέα δυναμική της καταπόνησης (αντίληψη για υβριδικά αυτοκίνητα προσιτά σε όσο το δυνατό μεγαλύτερο αριθμό καταναλωτών), αποθεματικό ανάπτυξης μετά τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

β) Δεύτερον, το διαρθρωτικό μειονέκτημα στον τομέα της E&A, το οποίο στην κοινοποίηση παρουσιάστηκε ως στοιχείο που μπορεί να εξηγήσει ορισμένες δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο όμιλος PSA, αφορούσε μια υστέρηση στην τυποποίηση των συστατικών μερών, που ελαττώνει την παραγωγικότητα των προσπαθειών E&A σε σύγκριση με εκείνη των ανταγωνιστών (αποτέλεσμα κλίμακας). Όμως, το έργο «50CO₂Cars» θα επέτρεπε να επιλυθεί αυτό το πρόβλημα, στο μέτρο που:

— Πρώτον, το έργο «50CO₂Cars» θα βελτίωνε την τυποποίηση ορισμένων συστατικών μερών αυτοκινήτων, και ιδίως του συστήματος κίνησης.

— Κατά δεύτερο λόγο, οι όροι υλοποίησης του έργου «50CO₂Cars» θα βελτιώσουν την παραγωγικότητα των προσπαθειών E&A του ομίλου PSA, ιδίως χάρη στις συνέργειες που προσφέρει ο συντονισμός των εργασιών με διάφορους εταίρους, αλλά και με την παρακολούθηση από τις δημόσιες αρχές που χορηγούν την ενίσχυση.

γ) Τρίτον, και κατά κύριο λόγο, οι γαλλικές αρχές επικρίνουν τον «νομικώς καινοτόμο» χαρακτήρα του κριτηρίου που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 169 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, που βασίζεται στην ύπαρξη συσσωρευμένης υστέρησης του ομίλου PSA στον τομέα της E&A. Θεωρούν ότι τα επιχειρήματα που έχουν προβάλλει έως τώρα είναι επαρκή για να αποδειχθεί η θετική συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA. Συνεπώς εξετάζουν το ερώτημα κατά πόσο ικανοποιείται ένα τέτοιο κριτήριο στην προκειμένη περίπτωση, μόνο ως δευτερεύον ζήτημα:

i) Η ύπαρξη τεχνολογικής υστέρησης για τις τεχνολογίες των υβριδικών οχημάτων

- (153) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το κριτήριο της ύπαρξης συσσωρευμένης υστέρησης στον τομέα της E&A ικανοποιείται για τους ακόλουθους τρεις λόγους:

α) Σε ένα πρώτο στάδιο, οι αρχές δηλώνουν ότι τα τρία τεχνολογικά στοιχεία του έργου «50CO₂Cars» αφορούν τεχνολογικούς τομείς στους οποίους ο όμιλος PSA παρουσιάζει συσσωρευμένη υστέρηση:

— Όσον αφορά τους κινητήρες ντίζελ, η καθυστέρηση αφορά τις τεχνολογίες των κινητήρων για τον περιορισμό της κατανάλωσης. Όμως, το έργο «50CO₂Cars» αφορά ακριβώς αυτόν τον τομέα.

— Όσον αφορά τα συστήματα κίνησης, ο όμιλος PSA παρουσιάζει συσσωρευμένη υστέρηση στα συστήματα κίνησης διπλού συμπλέκτη, τα επονομαζόμενα DCT («dual clutch transmissions»), η οποία οφείλεται κυρίως στην παραδοσιακή προτίμηση για τα κιβώτια ταχυτήτων με πλοήγηση ή ρομπότ «BVMF», τεχνολογία η οποία σημείωσε μικρότερη εμπορική επιτυχία από την τεχνολογία των ανταγωνιστών της. Το έργο «50CO₂Cars» θα επέτρεπε, συνεπώς, στην εταιρεία να καλύψει μια διπλή υστέρηση στον τομέα των συστημάτων κίνησης DCT και eDCT.

- Όσον αφορά τις υβριδικές τεχνολογίες, ο όμιλος PSA παρουσιάζει καθυστέρηση ως προς την ανάπτυξη μιας προσιτής υβριδικής τεχνολογίας, γενικής εφαρμογής, που να καθιστά εφικτή τη μαζική παραγωγή. Όμως, οι ανταγωνιστές κατασκευαστές, όπως η Toyota, η Honda ή η VAG ⁽³¹⁾ κατέχουν (ή θα έχουν προσεχώς πρόσβαση σε) βασικές τεχνολογίες γενικής εφαρμογής, οι οποίες είναι, συνεπώς, καλύτερα προσαρμοσμένες για μαζική παραγωγή. Ως προς αυτό, οι γαλλικές αρχές αποδέχονται την προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής (όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 187 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας), σύμφωνα με την οποία η σημερινή μικροϋβριδική τεχνολογία ⁽³²⁾ Stop & Start δεν επαρκεί για να κατακτήσει την πρωτοπορία στην «πλέον προηγμένη τεχνολογία όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂», η οποία απαιτεί τη γνώση μιας τεχνολογίας «mild-» ή/και «full-hybrid» (ήπιας ή πλήρως υβριδικής). Συνεπώς, η φιλοδοξία του έργου «50CO₂Cars» είναι να καλύψει την τεχνολογική υστέρηση στον τομέα των συστημάτων παραγωγής υβριδικών οχημάτων.
- β) Σε ένα δεύτερο στάδιο, θεωρούν ότι το έργο «50CO₂Cars» θα προσφέρει στον όμιλο PSA τα μέσα για να καλύψει την υστέρησή του, αίροντας ορισμένα τεχνολογικά εμπόδια στον τομέα της υβριδικής τεχνολογίας:
- Οι κινητήρες ντίζελ που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars» θα μπορούσαν να συμβάλουν στην επίτευξη εκπομπών CO₂ [50-70]* g/km για το τμήμα B (κινητήρες ισχύος μεταξύ 40 και 70 kW), και μόνο με την χρήση της τεχνολογίας Stop & Start, γεγονός που θα επέτρεπε στη PSA να διαθέτει, έως το 2017-2018, ένα φάσμα πετρελαιοκινητήρων χαμηλής κατανάλωσης με επίπεδα εκπομπών παρόμοια με αυτά των ανταγωνιστών της στην ευρωπαϊκή αγορά.
- Η έξυπνη μετάδοση κίνησης με διπλό συμπλέκτη eDCT θα επιτρέψει τη βελτιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης του υβριδικού συστήματος κίνησης, ενώ παράλληλα θα είναι συμβατή με ένα ευρύ φάσμα ισχύος διαφορετικών ηλεκτρικών μηχανών. Η τυποποίηση θα επέτρεπε στον όμιλο PSA να καλύψει τη συσσωρευμένη τεχνολογική υστέρησή του.
- Τέλος, όσον αφορά το σύστημα υβριδισμού, το έργο «50CO₂Cars» θα αποτελέσει τομή, από την άποψη του κόστους, τόσο με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας στο ελάχιστο (συσσωρευτής και ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου) όσο και με τη βελτιστοποίηση της μηχανικής αρχιτεκτονικής (σύζευξη της ηλεκτρικής μηχανής και του συστήματος κίνησης). Ομοίως, η τυποποίηση του συστήματος υβριδικής παραγωγής θα επέτρεπε να αυξηθεί ο όγκος των προϊόντων και, κατ' επέκταση, να καταστεί πιο προσιτό στο τμήμα B.
- γ) Τέλος, οι γαλλικές αρχές εξετάζουν το ενδεχόμενο μεταστροφής της στρατηγικής προς την ολοκλήρωση του έργου «50CO₂Cars» παράλληλα με την εγκατάλειψη των υβριδικών οχημάτων με εξωτερική φόρτιση («plug-in»). Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίζουν ότι οι δύο τεχνολογίες («mild-hybrid» και «plug-in») δεν έχουν την ίδια εμβέλεια ούτε τον ίδιο εμπορικό αντίκτυπο. Ενώ η τιμή της δεύτερης τεχνολογίας ⁽³³⁾ θα την περιορίζει στα αυτοκίνητα «premium» (με σημαντικά αποτελέσματα από την άποψη της εικόνας του σήματος, ιδίως στους εταιρικούς πελάτες), η βελτίωση των δυνατοτήτων πρόσβασης στην πρώτη τεχνολογία θα της επέτρεπε να στοχεύσει σε ένα ευρύ φάσμα κοινωνικών ομάδων (χαμηλών και μεσαίων εισοδημάτων) και, ως εκ τούτου, να ικανοποιήσει μεγαλύτερο μέρος της πελατείας του ομίλου. Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι αυτές οι δύο τεχνολογικές λύσεις δεν αλληλοαποκλείονται και ότι η αρχική επιθυμία του ομίλου PSA ήταν να προωθήσει και τις δύο, με σκοπό να προστεθούν οι πωλήσεις υβριδικών αυτοκινήτων υψηλών προδιαγραφών (premium) εξωτερικής φόρτισης («plug-in») στις πωλήσεις προσιτών υβριδικών αυτοκινήτων στις κατηγορίες B και Γ. Συνεπώς, η εγκατάλειψη της υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση ως αντισταθμιστικό μέτρο δεν θα συνιστούσε «μεταστροφή στρατηγικής», αλλά διακοπή μιας εμπορικά βιώσιμης δραστηριότητας που δεν υπονομεύει τη δυνατότητα αποκατάστασης της βιωσιμότητας του ομίλου. Όσον αφορά το έργο «50CO₂Cars», αυτό εντάσσεται πλήρως στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και οι γαλλικές αρχές θεωρούν απολύτως συνεκτική τη στρατηγική για την υβριδική τεχνολογία που προτείνεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.
- ii) Η συνοχή των μέσων που τίθενται σε εφαρμογή για το έργο «50CO₂Cars» με το υπόλοιπο μέρος του σχεδίου αναδιάρθρωσης
- (154) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η προσαρμογή των βιομηχανικών μέσων του ομίλου PSA για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» εντάσσεται στη λογική του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, η τυποποίηση των συστημάτων κίνησης και μετάδοσης της κίνησης των πετρελαιοκινητών οχημάτων του ομίλου θα συμβάλει στον εξορθολογισμό και τη βελτιστοποίηση του παραγωγικού μηχανισμού:
- α) Στον τομέα των κινητήρων ντίζελ, οι επενδύσεις στις εγκαταστάσεις Trémery και Dounrin ανέρχονται σε [100-200]* εκατ. ευρώ, ήτοι στο [0-5]* % των επενδύσεων [10-20] δισεκατ. ευρώ που προβλέπονται για τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, αναλογία την οποία οι γαλλικές αρχές χαρακτηρίζουν ως «εξαιρετικά περιορισμένη, αν όχι αμελητέα». Εξάλλου, αυτός ο χρηματοοικονομικός αντίκτυπος ενσωματώθηκε στο μεσοπρόθεσμο σχέδιο του ομίλου PSA ήδη τον Νοέμβριο του 2012 και περιλαμβάνεται στην ενημερωμένη έκδοση του εγγράφου και οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι επενδύσεις αυτές εντάσσονται σαφώς στη λογική του κοινοποιηθέντος σχεδίου

⁽³¹⁾ Ο όμιλος VAG παρουσίασε, στην τελευταία διάσκεψη, της Βιέννης μια παραλλαγή σπονδυλωτής δομής («assembly kit») της υβριδικής του τεχνολογίας, που θα επέτρεπε την προσαρμογή μιας υβριδικής τεχνολογίας για όλους τους τύπους οχημάτων του ομίλου με ελάχιστο κόστος. Πηγή: Εισαγωγική έκθεση του ομίλου VAG στο 34ο συμπόσιο της Βιέννης, 26 Απριλίου 2013, σ. 28.

⁽³²⁾ Η «μικρή ισχύς υβριδικών κινητήρων» αντιστοιχεί σε ισχύ 2 έως 4 kW· η «μέτρια ισχύς υβριδικών κινητήρων» σε ισχύ από 8 έως 15 kW και η «πλήρως υβριδική τεχνολογία», σε ισχύ άνω των 20 kW.

⁽³³⁾ Οι γαλλικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι ο όμιλος PSA κατέχει ήδη την τεχνολογία υβριδικών οχημάτων με εξωτερική φόρτιση («plug-in»), στον βαθμό που αυτή θα μπορούσε να αξιοποιηθεί σε βιομηχανική κλίμακα με οικονομικά αποδεκτούς όρους.

αναδιάρθρωσης. Σε όρους βιομηχανικού αντίκτυπου, τα μέτρα αποσκοπούν στην τροποποίηση ⁽³⁴⁾ της υφιστάμενης ικανότητας παραγωγής κινητήρων ντίζελ σε σταθερή βάση: δεν θα υπάρξει αύξηση της παραγωγικής ικανότητας, που κρίνεται επαρκής για τα [100 000 – 200 000] αυτοκίνητα που έχουν προβλεφθεί σε αυτό το στάδιο μετά την ολοκλήρωση του έργου «50CO₂Cars», αλλά αναπροσανατολισμός ενός μέρους του παραγωγικού μηχανισμού από ένα τμήμα με πλεονάζουσα ικανότητα προς ένα τμήμα με δυνητικά ελλειμματική ικανότητα, εφόσον είναι σε ανάπτυξη (εσωτερική αναδιάταξη υπέρ ελκυστικών προϊόντων).

β) Όσον αφορά τα συστήματα κίνησης, οι γαλλικές αρχές επιβεβαιώνουν την ανάλυση στην αιτιολογική σκέψη 202 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας: εάν επιτύχει το έργο «50CO₂Cars», η παραγωγή που έχει ανατεθεί επί του παρόντος σε εξωτερικό φορέα θα πραγματοποιείται εσωτερικά ⁽³⁵⁾. Οι αναγκαίες επενδύσεις, που έχουν ήδη προβλεφθεί στο κοινοποιηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης, διατηρούνται στο επικαιροποιημένο ΜΠΣ. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν αυτή τη στρατηγική εσωτερικής παραγωγής συμβατή με την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου. Από οικονομική άποψη, η πράξη θα επέτρεπε να εσωτερικευθεί το περιθώριο και να ξεπεραστεί ο συναλλαγματικός κίνδυνος με την Ιαπωνία ⁽³⁶⁾ και ο κίνδυνος κόστους/προθεσμιών εφοδιαστικής, χωρίς να μειωθεί η ικανότητα ταχείας προσαρμογής του ομίλου PSA στη ζήτηση.

γ) Τέλος, οι επενδύσεις που αφορούν τα συστήματα παραγωγής υβριδικών οχημάτων θα ανέλθουν σε [40-50] εκατ. ευρώ για την περίοδο εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δηλαδή σε ποσοστό [0-5] % κατώτερο από προβλεφθέν σύνολο, ποσοστό που οι γαλλικές αρχές θεωρούν πολύ χαμηλό. Αφορούν επίσης μια αναδυόμενη αγορά (και συνεπώς χωρίς πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα). Εντάσσονται, συνεπώς, στη λογική του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA.

iii) Θετικός αντίκτυπος στις πωλήσεις και την αποδοτικότητα του ομίλου

(155) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το έργο «50CO₂Cars» θα δώσει ώθηση, μετά το πέρας του σχεδίου αναδιάρθρωσης, στις πωλήσεις και την κερδοφορία του ομίλου PSA.

α) Απαντώντας στις ανησυχίες της Επιτροπής που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 210 και 211 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας (σχετικά με τη βασιμότητα μιας στρατηγικής που ευνοεί τους κινητήρες ντίζελ έναντι των βενζινοκινητήρων), και στην αιτιολογική σκέψη 216 (σχετικά με το επιχειρηματικό σχέδιο του έργου «50CO₂Cars» και την αξιοπιστία των παραδοχών στις οποίες βασίζεται), οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η ακολουθούμενη στρατηγική δεν είναι μόνο θεμιτή από βιομηχανική άποψη, αλλά θα είχε και θετικές επιπτώσεις στις πωλήσεις του ομίλου. Αντί της ανάπτυξης μιας υβριδικής τεχνολογίας χαμηλού κόστους για βενζινοκινητήρες, θα ήταν προτιμότερο να γίνουν επενδύσεις για τη βελτίωση του οικολογικού και ενεργειακού ισοζυγίου του ντίζελ, ώστε να ξεπεραστούν, σε ένα πρώτο στάδιο, «οι επιφυλάξεις των καταναλωτών» και να προβλεφθεί, σε ένα δεύτερο στάδιο, η προσαρμογή ⁽³⁷⁾ των αποτελεσμάτων του έργου «50CO₂Cars» για τους βενζινοκινητήρες, τα οποία θα μπορούσαν να διαδοθούν από τους κατασκευαστές εξοπλισμού αυτοκινήτων σε παγκόσμια κλίμακα αυξάνοντας την αποδοτικότητα των επενδύσεων που πραγματοποιούνται χάρη στα αποτελέσματα κλίμακας. Εξάλλου, η βασιμότητα της προτεινόμενης από την PSA στρατηγικής επιβεβαιώνεται από μελέτες της αγοράς που προβλέπουν, κατά συγκρίνοντας τρόπο ⁽³⁸⁾, αύξηση των πωλήσεων οχημάτων ντίζελ κατά τα επόμενα έτη.

β) Όσον αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο του έργου «50CO₂Cars», οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν ένα επιχειρηματικό σχέδιο στηριζόμενο σε παραδοχές οι οποίες είναι σε μεγάλο βαθμό αποδεκτές από διάφορα άρθρα στον τύπο και το οποίο ενσωματώνει τις ροές που προβλέπονται έως το 2026 (αυτό δικαιολογείται σε σχέση με τις μελλοντικές επικαιροποιήσεις και με την αντικατάσταση των προτύπων EURO VI εκείνη την χρονική περίοδο). Τα έργα E&A που εντάσσονται στο έργο «50CO₂Cars» εκτείνονται μεταξύ 2013 και 2017, κατά τρόπον που οι πρώτοι κινητήρες θα μπορούσαν να διατεθούν στο εμπόριο από τα μέσα του 2016 έως τις αρχές του 2017, και στη συνέχεια σε ένα οικονομικό υβριδικό σύστημα. Για τους υπολογισμούς της αποδοτικότητας χρησιμοποιήθηκαν δύο προεξοφλητικά επιτόκια ([10-13]* % και [13-15]* % αντίστοιχα), το δεύτερο από τα οποία συνεκτιμά καλύτερα την αύξηση του κόστους χρηματοδότησης που διαπιστώθηκε πρόσφατα. Κανένα έσοδο δεν έχει διεκδικηθεί βάσει κατοχύρωσης ορισμένων αποτελεσμάτων του έργου «50CO₂Cars» με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας. Τέλος, εκτιμήθηκαν οι όγκοι και οι τιμές πώλησης νέων κινητήρων ντίζελ και υβριδικών κινητήρων στο πλαίσιο διαφορετικών σεναρίων: ενός σεναρίου «Α» για την εφαρμογή του έργου «50CO₂Cars» με την κρατική ενίσχυση, βάσει του οποίου η πώληση ενός υβριδικού οχήματος θα δημιουργούσε πρόσθετο περιθώριο που εκτιμάται μεταξύ [200-300]* ευρώ και [300-400]* ευρώ, ανάλογα με την επιλογή τεχνολογίας (επιπλέον του περιθωρίου των [2 000 – 3 000]* ευρώ προς όφελος του

⁽³⁴⁾ Η λέξη «τροποποίηση» υπογραμμίζεται στο αρχικό κείμενο που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές.

⁽³⁵⁾ Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι αυτή η εσωτερικευση μπορεί να είναι μόνο μερική, σε συνάρτηση με τα αποτελέσματα του έργου «50CO₂Cars».

⁽³⁶⁾ Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η συναλλαγματική ισοτιμία μεταξύ του ευρώ και του yen εξελίχθηκε αρνητικά κατά 30 % περίπου μεταξύ 2009 και 2012 και επανήλθε στο επίπεδο του 2009 από το τέλος του 2012 έως τον Μάιο του 2013. Αυτή η μεταβλητότητα θα καθιστά επισφαλές το κόστος προμήθειας αυτόματων κιβωτίων ταχυτήτων. Πρέπει, εξάλλου, να προστεθούν και οι δασμοί τους οποίους η Γαλλία θεωρεί υψηλούς.

⁽³⁷⁾ Τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος «50CO₂Cars» θα αφορούν ειδικά το ντίζελ. Ωστόσο, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η στροφή προς τους βενζινοκινητήρες ισοδύναμης ισχύος θα απαιτούσε μόνο «περιορισμένες επενδύσεις E&A σε πολύ σύντομο χρόνο».

⁽³⁸⁾ Πηγή που παρατίθεται: <http://www.pikersearch.com/research/clean-diesel-vehicles>

κατασκευαστή από την πώληση ενός οχήματος του τμήματος Β)· ενός σεναρίου «Β» για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» χωρίς την κρατική ενίσχυση, βάσει του οποίου τα περιθώρια είναι τα ίδια με αυτά του σεναρίου Α. Οι αρχές διευκρινίζουν, ωστόσο, ότι πρόκειται για θεωρητικό σενάριο το οποίο δεν θα μπορούσε να υλοποιήσει ο όμιλος PSA (παρέχεται καθαρά για λόγους θεωρητικής σύγκρισης): ενός αντιπαραδείγματος «Γ» που συνίσταται, σε περίπτωση δεν υλοποιηθεί το έργο «50CO₂Cars», στην υλοποίηση ενός εναλλακτικού έργου για το οποίο τα πρόσθετα περιθώρια θα ήταν μειωμένα (από [100-200]* ευρώ έως [200-300]* ευρώ). Με βάση τις υποθέσεις αυτές, οι διαφορικές ⁽³⁹⁾ καθαρές παρούσες αξίες («ΚΠΑ») που υπολογίζονται για τα προϊόντα «eDCT» και «εξοπλισμός» είναι οι ακόλουθες:

Πίνακας 15

Χρηματοοικονομικοί δείκτες του έργου «50CO₂Cars»

Όμιλος PSA (συγκρίσεις σε σχέση με το «αντιπάρδειγμα» Γ)		Σενάριο Α* («50CO ₂ Cars» με ενίσχυση)	Σενάριο Β* («50CO ₂ Cars» χωρίς ενίσχυση)
eDCT	ΚΠΑ [10-13]* %	[0-10] εκατ. ευρώ	- [60-70] εκατ. ευρώ
	ΚΠΑ [13-15]* %	- [50-60] εκατ. ευρώ	- [90-100] εκατ. ευρώ
Σε επίπεδο εξοπλισμού	ΚΠΑ [10-13]* %	+ [30-40] εκατ. ευρώ	- [20-30] εκατ. ευρώ
	ΚΠΑ [13-15]* %	- [20-30] εκατ. ευρώ	- [60-70] εκατ. ευρώ

Οι γαλλικές σΟΟι γαλλικές αρχές συνάγουν ότι, ανεξάρτητα από την εναλλακτική τεχνολογική λύση που θα προκριθεί, η αποδοτικότητα του σεναρίου Β θα είναι πάντοτε αρνητική σε σχέση με το σενάριο Γ και, ως εκ τούτου, χωρίς τη στήριξη του κράτους, το έργο «50CO₂Cars» θα ήταν «απλά και κατηγορηματικά ανέφικτο». Η πολύ περιορισμένη ΚΠΑ που προκύπτει από το σενάριο Α (ελαφρώς θετική σε σχέση με το σενάριο Γ, με προεξοφλητικό επιτόκιο 10-13]* %, αρνητική με προεξοφλητικό επιτόκιο [13-15]* %) αποδεικνύει ότι τα επίπεδα κερδοφορίας για να είναι ανάλογα με τον στόχο ανάπτυξης μιας καινοτομίας πρώτης γενιάς.

γ) Τέλος, το έργο «50CO₂Cars» ενέχει τεσσάρων ειδών κινδύνους, τους οποίους η προγραμματισμένη κρατική ενίσχυση θα μπορούσε να περιορίσει σε μεγάλο βαθμό:

- κινδύνους όσον αφορά τις κανονιστικές ρυθμίσεις, που σχετίζονται με τον νέο κύκλο πιστοποίησης των πετρελαιοκίνητων οχημάτων,
- τεχνολογικούς κινδύνους για την άρση των πολλών τεχνικών εμποδίων για την ανάπτυξη μιας προσιτής τεχνολογίας «ήπιων υβριδικών εφαρμογών»,
- εμπορικούς κινδύνους, που σχετίζονται με τη συμπεριφορά των καταναλωτών και την ευαισθησία τους για τα περιβαλλοντικά προβλήματα,
- οικονομικούς κινδύνους, ιδίως ενόψει των περιορισμών για τη διαθέσιμη ρευστότητα του ομίλου PSA.

⁽³⁹⁾ Σε υπόμνημα της 11ης Ιουλίου 2013, οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι, ενώ είναι δυνατόν να υπολογιστούν το μερίδιο του κόστους ανάπτυξης και η τιμή κόστους κατασκευής των συστατικών μερών του οχήματος, δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί σε απόλυτες τιμές το μερίδιο του κινητήρα στην τιμή πώλησης ενός οχήματος. Πρότειναν, επίσης μια «οριακή» μέθοδο που συνίσταται στη σύγκριση των σεναρίων Α και Γ (καθώς και Β και Γ) όσον αφορά τις διαφορές των εκροών των διαφόρων έργων (έξοδα Ε&Α και βιομηχανικές επενδύσεις) και τις διαφορές των εισροών (έσοδα από τις πωλήσεις οχημάτων ή την αξιοποίηση των πρόσθετων παροχών). Ο παρεχόμενος δείκτης επιτρέπει τη σύγκριση της σχετικής αποδοτικότητας των σεναρίων για τα εξεταζόμενα συστατικά μέρη.

4.4. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

4.4.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΩΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥΣ.

- (156) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι, στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν προτείνει καμία ακριβή αξιολόγηση των εικαζόμενων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, τα αντισταθμιστικά μέτρα που πρότεινε ο όμιλος PSA είναι ήδη υπεραρκετά. Κάθε πρόσθετη επιβάρυνση θα ήταν αντίθετη με την απαίτηση περί αναλογικότητας που ορίζει το σημείο 47 των κατευθυντηρίων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης».
- (157) Εξάλλου, θεωρούν ότι τα προτεινόμενα αντισταθμιστικά μέτρα αφορούν τις κατηγορίες οχημάτων Β και Γ, σε αντίθεση με όσα αναφέρονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση του μέτρου περιορισμού του βαθμού διείσδυσης της χρηματοδότησης της BPF η οποία αφορά κατά κύριο λόγο αυτές τις δύο κατηγορίες. Αυτό συμβαίνει επίσης με την πρόωρη διακοπή της παραγωγής του Citroën C6 και τη μη ανανέωση των μοντέλων C6 και Peugeot 607 στο πλαίσιο των προσκλήσεων υποβολής προσφορών. Τέλος, σκοπός του μέτρου σχετικά με την παραίτηση από την παραγωγή των κινητήρων άνω των 2 λίτρων και την εγκατάλειψη της ανάπτυξης και της παραγωγής της υβριδικής τεχνολογίας *plug in*, θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στο τμήμα Γ.
- (158) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι τα αντισταθμιστικά μέτρα που πρότεινε η PSA είναι σημαντικά: αποτυπώνονται στη μείωση του μεριδίου αγοράς κατά $[0-2]^*$ % στο τέλος της περιόδου.

4.4.2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΡΟΤΑΘΕΝΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

α) Σχετικά με τη μείωση των πρόσθετων επενδύσεων του ομίλου PSA

i) Πρόωρη παύση της έκδοσης του μοντέλου Citroën C6 και μη ανανέωση των μοντέλων Citroën C6 και Peugeot 607

- (159) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι, μολονότι έχει μειωθεί ο όγκος των πωλήσεων αυτών των οχημάτων, το καθαρό περιθώριο που προέκυψε ήταν μεγαλύτερο από αυτό που προκύπτει από την πώληση οχημάτων άλλων τύπων, και ιδίως από την πώληση οχημάτων του τμήματος Β. Παραδέχονται ότι η αποδοτικότητα του προγράμματος ήταν ανεπαρκής αλλά, για να αντισταθμίσει αυτή την ανεπάρκεια, ο όμιλος PSA προέβλεψε εταιρική σχέση με την DPCA, με στόχο να διαθέσει στην αγορά της Κίνας τα μοντέλα C6 και 607.
- (160) Τέλος, οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι ο όμιλος PSA δεν είχε ποτέ την πρόθεση να εγκαταλείψει τα οχήματα υψηλών προδιαγραφών από το 2009. Η PSA εγκατέλειψε μόνο το έργο E&A ενός νέου οχήματος, το οποίο θα μπορούσε να προστεθεί στο C6 και το 607.

ii) Πρόωρη παύση της παραγωγής και μη ανανέωση του μοντέλου Biprer/Nemo

- (161) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το εν λόγω μέτρο θα εμποδίσει τον όμιλο PSA να αποκομίσει τα οφέλη από τις προηγούμενες επενδύσεις του και θα μειώσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητά του στο τμήμα της αγοράς των ελαφρών οχημάτων επαγγελματικής χρήσης.
- (162) Πράγματι, τα μοντέλα Biprer/Nemo ήταν μέχρι τώρα προϊόντα σύμπραξης με τη Fiat και την Τοφας. Η εν λόγω εταιρική σχέση έφθασε σε στάδιο ωριμότητας που παρείχε στην PSA καλύτερη γνώση της αγοράς, του προϊόντος και της παραγωγικής ικανότητας που συγκεντρώθηκε. Εάν δεν λάβει η Επιτροπή απόφαση που καθιστά δεσμευτική αυτή την πρόταση αντισταθμιστικού μέτρου, η γνώση του συνόλου αυτών των πληροφοριών θα παρείχε στην PSA πολύ μεγαλύτερο περιθώριο διαπραγμάτευσης για τις τιμές μεταβίβασης για μια δεύτερη γενιά αυτών των μοντέλων, που θα ήταν εξ' υποθέσεως αποδοτικότερη. Η αποδοτικότητα αυτή θα ενταθεί από τις πρόσφατες εξελίξεις και μελλοντικές εξελίξεις της οργάνωσης των αστικών μεταφορών που ευνοούν τα ελαφρά οχήματα επαγγελματικής χρήσης.

iii) Η εγκατάλειψη των κινητήρων ντίζελ άνω των 2 λίτρων

- (163) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι αυτό το αντισταθμιστικό μέτρο είναι ιδιαίτερα σημαντικό, εφόσον ο όμιλος PSA κατέχει ηγετική θέση στην αγορά παραδοσιακών κινητήρων ντίζελ.

- (164) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι οι εν λόγω κινητήρες είναι σημαντικοί για τις κατηγορίες Δ και Ε, που έχουν καίρια σημασία για το εμπορικό σήμα του κατασκευαστή και τη δυνατότητα συμμετοχής του σε διαδικασίες υποβολής προσφορών.
- (165) Όσον αφορά την εκτίμηση του αντίκτυπου της ανάπτυξης μιας προσφοράς υβριδικού ντίζελ plug-in, ιδίως στις πωλήσεις των οχημάτων με κινητήρα κυβισμού άνω των 2 λίτρων, ο όμιλος PSA θεωρεί ότι αυτό επιβεβαιώνεται από τις πρόσφατες εξελίξεις στην αγορά των υβριδικών plug-in και, ειδικότερα, με την αναγγελία της απόφασης της Volvo να διπλασιάσει την παραγωγή του μοντέλου V60 ντίζελ plug-in σε 10 000 μονάδες το 2014 λόγω της εμπορικής επιτυχίας που σημείωσε.

β) Σχετικά με την εγκατάλειψη της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnorð προς όφελος ενός ανταγωνιστή

- (166) Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν καταρχήν ότι το μέτρο αυτό συμβάλλει στον περιορισμό της παρουσίας του ομίλου PSA στην αγορά προς άμεσο όφελος των ανταγωνιστών του, εφόσον:
- ο όμιλος PSA θα μειώσει περίπου κατά 30 % την παραγωγική ικανότητα της εγκατάστασης Sevelnorð προς όφελος της Toyota,
 - η εν λόγω συμφωνία επιτρέπει σε έναν μεγάλο ανταγωνιστή, την Toyota, να εισέλθει σε μία αγορά στην οποία δεν ήταν μέχρι τότε παρούσα, και επίσης να διευρύνει τη σειρά των αυτοκινήτων της επαγγελματικής χρήσης,
 - η συμφωνία αυτή παρέχει άμεσο και σίγουρο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην Toyota, εφόσον της επιτρέπει να αποσπάσει σημαντικό μέρος του περιθωρίου για τα οχήματα που αφορά η συμφωνία, καθώς και να αποκτήσει και να διατηρήσει σταθερούς πελάτες σε μια αγορά από την οποία είναι απύσχα,
 - το μέτρο αυτό αφορά μια αγορά στην οποία ο όμιλος PSA κατέχει ιδιαίτερα σημαντική θέση (21 % στη ζώνη Europe 30 το 2011).
- (167) Οι γαλλικές αρχές σημειώνουν επίσης ότι, λαμβάνοντας υπόψη τον οικονομικό απολογισμό του έργου (θετικό τρέχον λειτουργικό περιθώριο [0-5] %, σύμφωνα με τις συνήθεις προσδοκίες της PSA), ο όμιλος είχε την πρόθεση να υλοποιήσει το έργο βάσει σεναρίου αναφοράς χωρίς εταίρο. Συνεπώς, η PSA θεωρεί βιώσιμη και αποδοτική την εκμετάλλευση της εγκατάστασης Sevelnorð χωρίς εταίρο.
- (168) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι το δελτίο τύπου της 31ης Αυγούστου 2012 πρέπει να αναγνωσθεί πολύ προσεκτικά, λόγω της μεγάλης κοινωνικής έντασης εκείνη τη χρονική στιγμή.

γ) Σχετικά με την παραιτήση από την ανάπτυξη και την παραγωγή της υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση (plug-in)

- (169) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν, καταρχήν, ότι είναι άσκοπη η συζήτηση για τον χρόνο της εφαρμογής του μέτρου αυτού, προκειμένου να χαρακτηριστεί ως αντισταθμιστικό μέτρο ή μέτρο αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Κατά την άποψή τους, αυτό που έχει σημασία για να μπορούν να χαρακτηριστούν τα μέτρα αυτά ως αντισταθμιστικά μέτρα είναι ότι μπορούν πράγματι να περιορίσουν τις ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προκαλεί η ενίσχυση.
- (170) Στη συνέχεια, οι γαλλικές αρχές δεν επιθυμούν να απαντήσουν στα ερωτήματα της Επιτροπής σχετικά με τη βασιμότητα της εκτίμησης του αντίκτυπου του εν λόγω μέτρου, διότι οι κρίσεις της για το θέμα αυτό δεν έχουν εξηγηθεί αρκετά. Σε κάθε περίπτωση, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι παραδοχές για την εκτίμηση του αντίκτυπου του εν λόγω μέτρου είναι συνεπείς με τις πιο πρόσφατες εξελίξεις της αγοράς υβριδικών οχημάτων plug-in.
- (171) Εξάλλου, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, δεν είναι δυνατή η χορήγηση άδειας γι' αυτή την τεχνολογία σε έναν κατασκευαστή ή προμηθευτή εξοπλισμού, λαμβάνοντας υπόψη το στάδιο ανάπτυξης της αγοράς και τη σημασία αυτής της τεχνολογίας ως παράγοντα διαφοροποίησης στον ανταγωνισμό. Ωστόσο, εάν επαληθευτεί αυτή η υπόθεση, ο όμιλος PSA θα ήταν πρόθυμος να δεσμευθεί να μην αποκτήσει την άδεια από τρίτους για τη διάρκεια της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης.
- (172) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι επιπτώσεις αυτού του μέτρου δεν εξουδετερώνονται από το έργο «50CO₂Cars», δεδομένου ότι αυτό αφορά μια διαφορετική αγορά και πελατεία (υψηλών προδιαγραφών) από αυτές που αφορά το αντισταθμιστικό μέτρο και τα οφέλη που αποφέρει από τη μείωση των εκπομπών CO₂ είναι διαφορετικά από εκείνα που αποφέρει η υβριδική τεχνολογία plug-in.

δ) Σχετικά με τον καθορισμό ενός ανώτατου ορίου διείσδυσης της BPF

- (173) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι, σε ένα πρώτο στάδιο, το μέτρο αυτό συνιστά το πλέον στοχευμένο αντισταθμιστικό μέτρο και το καταλληλότερο για να διορθωθούν όλες οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που θα προέκυπταν άμεσα από τη χορήγηση της κρατικής ενίσχυσης υπό μορφή εγγύησης προς όφελος της BPF.
- (174) Θεωρούν ότι η επιλογή του ανώτατου ορίου για το ποσοστό διείσδυσης, το οποίο αντιστοιχεί στο ποσοστό του δευτέρου τριμήνου του 2012, προσαυξημένο κατά ένα ποσοστό ευελιξίας 1 %, είναι αναγκαίο για να καταστεί δυνατή μια εξέλιξη του δείκτη διείσδυσης της BPF σύμφωνα με τις ανάγκες του ομίλου και για να μπορέσει η BPF να εκπληρώσει τον συστημικό ρόλο της όσον αφορά τη δραστηριότητα αυτοκινήτων της PSA. Στον βαθμό που αναμένεται ότι η αυξητική τάση του ποσοστού διείσδυσης που διαπιστώθηκε μεταξύ του 2001 και του 2012 θα συνεχιστεί το 2012 και το 2013, το ανώτατο όριο που υιοθετήθηκε περιορίζει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της BPF.
- (175) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η προβλεπόμενη ευελιξία δεν συνεπάγεται καμία μείωση της αποτελεσματικότητας και του δεσμευτικού χαρακτήρα τον οποίο θα έχει το προτεινόμενο αντισταθμιστικό μέτρο. Πράγματι, βάσει της εξέλιξης της αγοράς, ο βαθμός διείσδυσης της BPF θα υστερεί συστηματικά κατά ένα έτος και, κατά συνέπεια, είναι χαμηλότερος από εκείνο των πλέον συγκρίσιμων ανταγωνιστών.
- (176) Εξάλλου, για να απαντήσουν σε ερώτηση της Επιτροπής, οι γαλλικές αρχές είναι έτοιμες να εντάξουν τις δέσμιες τράπεζες των ομίλων Fiat και Ford στο δείγμα των επιλεγμένων τραπεζών για την προσαρμογή του βαθμού διείσδυσης της BPF.
- (177) Τέλος, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο καθολικός χαρακτήρας της δέσμευσης της PSA (για τις χώρες της ζώνης G10 και χωρίς να γίνεται διάκριση του τμήματος της αγοράς) δεν θα του επιτρέψει να αναπτύξει μια επιθετική εμπορική πολιτική για ορισμένες χώρες και ορισμένα τμήματα, εξουδετερώνοντας με αυτό τον τρόπο τα οφέλη του αντισταθμιστικού μέτρου. Πράγματι, εκτός από το γεγονός ότι ο όμιλος PSA δεν μπορεί να υποχρεώσει την BPF να τροποποιήσει την πολιτική κινδύνου, το μέτρο περιορισμού της χρηματοδότησης του βαθμού διείσδυσης της BPF αφορά κυρίως τα τμήματα Β και Γ, περιοριστικό λόγω του σχετικού βάρους του στο πλαίσιο του μέσου σταθμισμένου όρου διείσδυσης (άνω του [...] * % των χρηματοδοτήσεων που χορήγησε η BPF κατά τα τελευταία έτη και κατά μέσο όρο [...] * % των χρηματοδοτήσεων που χορήγησε η BPF το 2012 στη Γαλλία, τη Μεγάλη Βρετανία, τη Γερμανία, την Ισπανία και την Ιταλία).

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (178) Μετά την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από πέντε ενδιαφερομένους, συγκεκριμένα από τον όμιλο PSA, μια επιχείρηση που ζήτησε να τηρηθεί η ανωνυμία της (εφεξής «ανώνυμος τρίτος»), τη Fiat, την GM και την Toyota.

5.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΡΙΤΟΥ

- (179) Ο ανώνυμος τρίτος ενημέρωσε την Επιτροπή για τις ανησυχίες του όσον αφορά ορισμένες εμπορικές πρακτικές της PSA. Πράγματι, θεωρεί ότι η PSA ευνοούσε τους γάλλους κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού σε βάρος των αλλοδαπών εταιρειών. Η συμπεριφορά της PSA έναντι της κατασκευάστριας αρχικού εξοπλισμού Agrati France είναι, κατά την άποψη του ανώνυμου τρίτου, αποκαλυπτική: η PSA απέτρεψε την επικείμενη δικαστική εκκαθάριση της, αγοράζοντας προϊόντα της σε τιμές σημαντικά υψηλότερες από τις τιμές της αγοράς. Ακόμη, κατά την άποψη του ανώνυμου τρίτου, παρά τη ζημία που θα υφίστατο εξαιτίας ενδεχόμενης διακοπής του εφοδιασμού, η PSA δεν άσκησε προσφυγή κατά της Agrati France, με σκοπό να μην αυξηθούν οι οικονομικές δυσχέρειες της επιχείρησης αυτής που βρισκόταν ήδη σε δυσχερή θέση.
- (180) Στις παρατηρήσεις του, ο ανώνυμος τρίτος ισχυρίζεται ότι οι σχέσεις μεταξύ της PSA και της γαλλικής κυβέρνησης, καθώς και η δημόσια στήριξη που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας, παραβιάζουν τους κανόνες της εσωτερικής αγοράς, ιδίως σε ότι αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων που προβλέπεται στο άρθρο 34 της ΣΛΕΕ.
- (181) Θεωρεί ότι, για να βοηθήσει την Agrati France, η PSA χρησιμοποίησε τη συμμετοχή της στο ταμείο εκουχρονισμού των κατασκευαστών αρχικού εξοπλισμού αυτοκινήτων (εφεξής «FMEA»), χορηγώντας της με αυτό τον τρόπο έμμεση ενίσχυση ύψους 17 εκατ. ευρώ.
- (182) Ως αντισταθμιστικό μέτρο, ο ανώνυμος τρίτος ζητεί, τέλος, να αποσυρθεί η PSA από το FMEA και να παραιτηθεί από κάθε χρηματοδοτική συμμετοχή σε εταιρείες προμηθευτών ή διανομικών σταθερού εξοπλισμού αυτοκινήτων για όσο διάστημα θα συνεχίσει να λαμβάνει κρατικές ενισχύσεις, να αξιώσει την ανάκτηση των ποσών που έχει χορηγήσει στην Agrati France και να θέσει σε εφαρμογή ένα διαφανές και χωρίς διακρίσεις σύστημα επιλογής προμηθευτών.

5.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ OPEL (ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ GM)

- (183) Όσον αφορά τις προβλέψεις της αγοράς, η GM επισημαίνει ότι οι περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες χρησιμοποιούν τα στοιχεία ιδρυμάτων όπως το Global Insight ή POLK.
- (184) Όσον αφορά το έργο E&A «50CO₂Cars», η GM υπενθυμίζει ότι όλοι οι κατασκευαστές επενδύουν σε τεχνολογίες που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων. Γενικά, θα ήταν δύσκολο να προβλεφθούν οι μελλοντικές επιτυχίες αυτών των ερευνών σε βιομηχανικό επίπεδο. Μπορεί να προβλεφθεί ότι θα υπάρξουν πολλές τεχνικές λύσεις, μεταξύ άλλων και στο πεδίο της υβριδικής τεχνολογίας. Εξάλλου, πρόκειται για έναν τομέα στον οποίο μπορεί να υπάρξουν συνεργασίες μεταξύ κατασκευαστών, με σκοπό να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας. Η GM πιστεύει ακόμη ότι το ποσό της ενίσχυσης των 85 εκατ. ευρώ που χορηγήθηκε για το έργο «50CO₂Cars» δεν είναι μεγάλο σε σχέση με τις δαπάνες E&A στον εξεταζόμενο τομέα. Αντίθετα, το ποσό αυτό δεν θα ήταν αμελητέο για ένα έργο E&A που αποσκοπεί στην ανάπτυξη ενός συστήματος «mild hybridation». Η GM θεωρεί ότι το εν λόγω μέτρο δεν θα μπορούσε να εμποδίσει έναν ανταγωνιστή κατασκευαστή να αναπτύξει το δικό του πρόγραμμα E&A σε αυτόν τον τομέα, λαμβανομένων υπόψη των αβεβαιοτήτων των υφιστάμενων τεχνολογιών.
- (185) Όσον αφορά τον ρόλο των δέσμιων τραπεζών των κατασκευαστών αυτοκινήτων, η GM θεωρεί ότι αυτές αναμφίβολα διευκολύνουν τις πωλήσεις οχημάτων, προσφέροντάς τους πελάτες τους συμφέροντες λύσεις χρηματοδότησης. Παρέχουν στους κατασκευαστές μεγάλη ευελιξία για να προκαλέσουν ταχεία αντίδραση στην αγορά αυτοκινήτων.
- (186) Τέλος, η GM θεωρεί ότι η PSA έχει εισέλθει σε διαδικασία σημαντικής μείωσης της παραγωγικής ικανότητας, που αναγνωρίζει ότι είναι δύσκολη και περίπλοκη.

5.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ FIAT

5.3.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

- (187) Όσον αφορά την αποκατάσταση της βιωσιμότητας, η Fiat παραπέμπει στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν ορισμένοι αναλυτές, ειδικότερα τις προβλέψεις του Ινστιτούτου η Global Insight, οι οποίοι αναμένουν πτώση των πωλήσεων και στη συνέχεια πιθανή ανάκαμψη, αλλά περιορισμένη και πολύ σταδιακή, κατά τα έτη 2015/2016.
- (188) Κατά την άποψη της, τα αίτια της σημερινής κρίσης στην αγορά αυτοκινήτων είναι:
- α) η ισχυρή ανταγωνιστική πίεση στην αγορά, ιδίως στα μαζικά τμήματα της αγοράς, σε συνδυασμό με την είσοδο στην αγορά νέων ανταγωνιστών από την Κορέα και, δυνητικά, από την Ιαπωνία και την Ινδία·
 - β) ο διπολισμός της αγοράς, που περιορίζει τις δυνατότητες κερδών μόνο στα οχήματα premium·
 - γ) η τάση των καταναλωτών να προσανατολίζονται όλο και περισσότερο προς φθηνότερα προϊόντα·
 - δ) η έλλειψη διαφάνειας ως προς την προοπτική της επανόδου στα επίπεδα των πωλήσεων πριν από την κρίση· και, τέλος,
 - ε) η διαρθρωτική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα των ευρωπαϊών κατασκευαστών.

5.3.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΡΓΟ «50CO₂CARS»

- (189) Όσον αφορά το έργο «50CO₂Cars», αν και οι πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της είναι περιορισμένες, η Fiat πιστεύει ότι ο στόχος φαίνεται εφικτός. Τονίζει, ωστόσο, ότι το μοναδιαίο κόστος ανά όχημα αυτής της τεχνολογίας θα μπορούσε να περιορίσει την παρουσία του στην αγορά, είτε λόγω της υψηλής τιμής πώλησης είτε των δυσκολιών του κατασκευαστή να αποκομίσει κέρδος κατά τη στιγμή της πώλησης. Κατά την άποψη της Fiat, τα επίπεδα εκπομπών CO₂ που καθόρισε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το 2020 συνιστούν εξαιρετικά φιλόδοξο στόχο για όλους τους κατασκευαστές. Για να είναι σε θέση οι κατασκευαστές να τα τηρήσουν, απαιτείται η υιοθέτηση μιας πολύπλευρης προσέγγισης E&A, που δεν εστιάζεται σε ένα μόνο έργο E&A το οποίο θα αποσκοπεί στην ανάπτυξη μίας και μόνης τεχνολογίας, όπως φαίνεται να συμβαίνει με το έργο «50CO₂Cars» (όπως το αντιλαμβάνεται η Fiat).
- (190) Η Fiat δεν γνωρίζει αν και άλλοι κατασκευαστές λαμβάνουν κρατικές ενισχύσεις για τη στήριξη έργων E&A. Κατά την άποψη της, δεν υπάρχουν εμπόδια εξόδου από τις διεργασίες καινοτομίας, με εξαίρεση τις δαπάνες, τις αναγκαίες επενδύσεις και τον χρόνο που απαιτείται για τη διόρθωση των τεχνολογικών επιλογών. Η τεχνολογική πρόοδος την οποία καθιστά εφικτή το έργο «50CO₂Cars» δεν εμποδίζει ούτε την είσοδο στην αγορά. Παρόλα αυτά, η Fiat θεωρεί ότι η δυνατότητα λήψης ενισχύσεων και, ως εκ τούτου, μείωσης του τελικού κόστους της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών σε σχέση με τους ανταγωνιστές, αναμφίβολα παρέχει πλεονέκτημα στον δικαιούχο της ενίσχυσης.

5.3.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΓΥΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

- (191) Κατά την άποψη της Fiat, η δημόσια εγγύηση που δόθηκε στην BPF αντιστοιχεί στο ένα τρίτο των χρεών της δέσμιας τράπεζας της PSA. Επιπλέον, η συναλλαγή δεν προβλέπει την καταβολή αμοιβής για τη δέσμευση κεφαλαίου («commitment fee»). Η Fiat έκρινε ότι, θα πρέπει να προστεθούν τουλάχιστον 100 μονάδες βάσης ώστε το κόστος της εγγύησης να είναι σύμφωνο με την πρακτική της αγοράς.
- (192) Τέλος, πιστεύει ότι η κρατική εγγύηση θα νοθεύσει τον ανταγωνισμό έναντι των άλλων δέσμιων τραπεζών που δραστηριοποιούνται στις αγορές. Πράγματι, χάρη στην εγγύηση, οι μετοχές που εκδίδει η BPF θα διαβαθμίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως αυτές του γαλλικού κράτους (Aa1/AA), και όχι με βάση την αξία τους. Η Fiat συμπεραίνει ότι η αξιολόγηση της BPF θα παρέμενε η ίδια μέχρι το 2016.
- (193) Κατά τη Fiat, η διαφορά του κόστους της χρηματοδότησης μεταξύ του ομίλου PSA και της BPF, εκτιμώμενο σε 40 μονάδες βάσης, εξηγείται σαφώς με τη χορήγηση της εν λόγω εγγύησης. Η Fiat θεωρεί ότι η BPF θα μπορούσε να λάβει χρηματοδότηση στη δευτερογενή αγορά με «νέα απόκλιση» 360/380 μονάδων βάσης, δεδομένου ότι η απόκλιση ενός ομολόγου του ομίλου PSA θα ήταν περίπου 400 μονάδες βάσης για ημερομηνία λήξης το 2016. Κατά την έκδοση αξίας 1,2 δισεκατ. ευρώ με την κάλυψη της εγγύησης του κράτους, από την BPF τον Μάρτιο του 2013, το συνολικό κόστος χρηματοδότησης ήταν περίπου 270 μονάδες βάσης.
- (194) Η Fiat θεωρεί επίσης ότι η κρατική εγγύηση θα επέτρεπε στη BPF να επαναδιαπραγματευτεί τους όρους των δανείων της με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα με σκοπό να εναρμονιστούν οι όροι με τους όρους που επιβάλλει το γαλλικό κράτος.
- (195) Τέλος, η κρατική εγγύηση θα είχε θετικό αντίκτυπο στη διαβάθμιση της BPF. Παρά την υποβάθμιση της πιστοληπτικής της ικανότητας στις αρχές του 2013 από τους βασικούς οργανισμούς διαβάθμισης, η BPF θα συνέχιζε να απολαμβάνει ένα καλύτερο επίπεδο διαβάθμισης, ισοδύναμο ενός notch, από εκείνο που θα μπορούσε να προσδοκά χωρίς την εγγύηση. Η Fiat βασίζεται κυρίως στις δηλώσεις της Standard and Poor's της 28ης Ιανουαρίου, της 14ης Φεβρουαρίου και της 18ης Απριλίου 2013. Εξάλλου, η Fiat τονίζει ότι είναι κοινώς αποδεκτό ότι η ανάληψη υποχρέωσης για τη χορήγηση εγγύησης ή οποιασδήποτε χρηματοδότησης βελτιώνει *per se* τη χρηματοοικονομική κατάσταση του δικαιούχου, ανεξάρτητα από τον βαθμό χρησιμοποίησης της χρηματοδότησης που έχει τεθεί στη διάθεσή της.
- (196) Γενικότερα, η Fiat πιστεύει ότι οι δέσμιες τράπεζες των αυτοκινητοβιομηχανιών συνιστούν εξαιρετικά αποδοτικά εργαλεία πωλήσεων και μάρκετινγκ,
- α) για να προσελκύσουν νέους πελάτες, προτείνοντας πολύ ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης ⁽⁴⁰⁾.
 - β) για να στηρίξουν τη διαδικασία πώλησης, ιδίως λόγω της αποδέσμευσης των «κλασικών» χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων από την αγορά των δανείων στους καταναλωτές και τους εμπόρους· και
 - γ) για να αυξήσουν την αφοσίωση των καταναλωτών που είναι ήδη πελάτες τους.
- (197) Η Fiat θεωρεί ότι μια αύξηση του κόστους χρηματοδότησης της BPF κατά 100 μονάδες βάσης θα έχει άμεσο και εξαιρετικά αρνητικό αντίκτυπο στα κέρδη του Ομίλου PSA στις ευρωπαϊκές χώρες.

5.3.4. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

- (198) Κατά τη Fiat, οι μειώσεις της παραγωγικής ικανότητας είχαν αποφασιστεί βάσει προγενέστερου σχεδίου που αποσκοπούσε στο κλείσιμο των μη αποδοτικών εγκαταστάσεων. Ως εκ τούτου, τα αναγγελθέντα κλεισίματα δεν είχαν ζωτική σημασία για την PSA, ενόψει της αποκατάστασης της βιωσιμότητας (τα ποσοστά χρησιμοποίησης παραμένουσ αμετάβλητα). Ο αντίκτυπός τους θα περιοριζόταν στη μείωση των γενικών εξόδων.
- (199) Όσον αφορά τις μειώσεις των κεφαλαιουχικών δαπανών (CAPEX), η Fiat θεωρεί ότι η PSA θα χρησιμοποιούσε το σχέδιο αναδιάρθρωσης της για να δικαιολογήσει ευκαιριακά τις στρατηγικές αποφάσεις της για αναδιάρθρωση της θέσης της στα τμήματα αγοράς Β και Γ και για να αποκρύψει άλλα λιγότερο αποτελεσματικά μέτρα που έλαβε πρόσφατα. Η εξαγγελθείσα εγκατάλειψη των κινητήρων ντίζελ άνω των 2 λίτρων συνδεόταν πιθανώς με την τρέχουσα τάση των κατασκευαστών να μειώσουν την ισχύ των κινητήρων τους («downsizing»). Όσον αφορά το Sevelnord, η Fiat έχει την άποψη ότι το εν λόγω μέτρο δεν συνιστά πραγματική μείωση της παραγωγικής ικανότητας, αλλά μόνο μια προσωρινή παραχώρηση ικανότητας σε έναν ανταγωνιστή, που αφήνει στην PSA τη δυνατότητα να την ανακτήσει σχετικά εύκολα, ανάλογα με τις ανάγκες της.

⁽⁴⁰⁾ Η Fiat παραθέτει το παράδειγμα της δικής της δέσμιας τράπεζας, το ποσοστό διείσδυσης της οποίας αυξήθηκε από 23,3 % το 2012 σε 39,6 % το 2013 λόγω τροποποίησης της επιχειρηματικής στρατηγικής της, με σκοπό να προτείνει στους πελάτες της πιο ανταγωνιστικές οικονομικές προσφορές.

- (200) Τέλος, όσον αφορά το τελευταίο αντισταθμιστικό μέτρο, η Fiat αναγνωρίζει τη δυσκολία να αναλύσει τις επιπτώσεις της εγκατάλειψης της υβριδικής τεχνολογίας «plug-in» αποκλειστικά βάσει των πληροφοριών που παρέχονται. Αυτή η παραίτηση δικαιολογείται, κατά την άποψή της, από την αναδιάταξη της PSA στην αγορά. Θα μπορούσε επίσης να ερμηνευθεί ως μέσο επανόρθωσης για μια κακή τεχνολογική επιλογή. Η Fiat αμφισβητεί ότι είναι δυνατό να επικεντρωθεί σε μία μόνο τεχνολογία για να επιτύχει τους στόχους μείωσης των εκπομπών που επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (201) Όσον αφορά το αντισταθμιστικό μέτρο σε σχέση με το ποσοστό διείσδυσης, η Fiat επισημαίνει ότι κανένα αντισταθμιστικό μέτρο δεν θα μπορούσε να περιορίσει τον αντίκτυπο των στρεβλώσεων που προκάλεσε η εγγύηση.

5.4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ TOYOTA

- (202) Η Toyota θεωρεί ότι δεν είναι σε θέση να σχολιάσει το σχέδιο αναδιάρθρωσης της PSA. Δεν είναι, εξάλλου, αυτός ο ρόλος της. Η Toyota επιβεβαιώνει ότι οι υποθέσεις στις οποίες βασίζεται το σχέδιο της PSA είναι αξιόπιστες. Γενικά, οι πολλαπλοί παράγοντες που επηρεάζουν την αγορά των αυτοκινήτου καθιστούν πολύ δύσκολη κάθε πρόβλεψη.
- (203) Όσον αφορά το έργο «50CO₂Cars», η Toyota θεωρεί ότι η ανάπτυξη κάθε περιβαλλοντικής τεχνολογίας θα αποτελέσει βασικό παράγοντα των πωλήσεων για τους κατασκευαστές. Κατά την άποψή της, οι πωλήσεις υβριδικών βενζινοκίνητων οχημάτων θα υπερβαίνουν στο μέλλον τις πωλήσεις υβριδικών πετρελαιοκίνητων, αν και παραδέχεται ότι μπορεί να υπάρχει αγορά για τα υβριδικά ντίζελ. Ωστόσο, οι πωλήσεις τους θα είναι σε χαμηλότερα επίπεδα από τις πωλήσεις των βενζινοκίνητων υβριδικών οχημάτων λόγω του υψηλότερου κόστους αυτής της τεχνολογίας. Η Toyota δεν θεωρεί ότι αυτό το έργο E&A μπορεί να εμποδίσει τους ανταγωνιστές της PSA να εισέλθουν στην αγορά «mild-hybrid».
- (204) Όσον αφορά τον ρόλο των δέσμιων τραπεζών, η Toyota θεωρεί ότι, κατά κανόνα, συμβάλλουν στη βελτίωση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών στο εμπορικό σήμα («customer loyalty») περίπου κατά 15 %. Τα ποσοστά διείσδυσης είναι, εξάλλου, υψηλότερα στις κατηγορίες των μικρών μοντέλων.
- (205) Όσον αφορά τα αντισταθμιστικά μέτρα, η Toyota διερωτάται για τη δυνατότητα απόδοσης αυτού του νομικού χαρακτηρισμού σε ένα μέτρο που αποσκοπεί στη διακοπή της παραγωγής μοντέλων με ελάχιστες πωλήσεις. Θεωρεί ότι η συνεργασία μεταξύ της Toyota και της PSA στην εγκατάσταση SevelNord δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την επιβίωση του ομίλου PSA. Επιπλέον, η τεχνολογία «hybrid plug-in» δεν είναι, κατά την άποψή της, ακόμη πλήρως ανεπτυγμένη, λόγω των δαπανών που θα συνεπαγόταν και των υποδομών που θα απαιτούσε. Σύμφωνα με η Toyota, η τεχνολογία «full hybrid» θα παραμείνει η μοναδική τεχνολογική λύση μεσοπρόθεσμα.
- (206) Τέλος, η Toyota θεωρεί ότι δεν είναι σε θέση να αξιολογήσει την καταλληλότητα των αντισταθμιστικών μέτρων που προτείνει ο όμιλος PSA.

5.5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (207) Καταρχήν, ο όμιλος PSA συμμαρύνεται πλήρως τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές.
- (208) Η PSA υπενθυμίζει τη στρατηγική της για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας, η οποία αποβλέπει στην προσαρμογή του παραγωγικού μηχανισμού της στη νέα πραγματικότητα της αγοράς. Η προσαρμογή αυτή θα εκφραστεί κυρίως με τη σημαντική μείωση της παρουσίας του ομίλου στην αγορά. Η PSA επιθυμεί επίσης να υπενθυμίσει ότι τα εν λόγω μέτρα αναδιάρθρωσης χρηματοδοτούνται σχεδόν αποκλειστικά από ίδιους πόρους που προέρχονται από μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων. Τα μέτρα αυτά θα ήταν, κατά την άποψή του, επαρκή, εάν η BPF δεν επιβαρυνόταν αδικαιολόγητα λόγω των κανόνων των οργανισμών αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας, εφόσον οι δυσκολίες της δέσμιας τράπεζας οφείλονται αποκλειστικά στις σχέσεις της με τον όμιλο PSA. Ως εκ τούτου, πάντοτε κατά τη PSA, η κρατική παρέμβαση κατέστη αναγκαία μόνο εξαιτίας των κανόνων των οργανισμών αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας. Η PSA καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο αντίκτυπος της δημόσιας εγγύησης ήταν τελικά περιορισμένος, εφόσον μάλιστα δεν χορηγήθηκε στην PSA καμία άμεση κρατική επιχορήγηση.
- (209) Εξάλλου, η PSA υπογραμμίζει ότι τα μέτρα αναδιάρθρωσης συνοδεύονται με αναπροσανατολισμό της εμπορικής πολιτικής της. Αυτή βασίζεται σε έργα E&A με στόχο τη μείωση του κόστους των τεχνολογικών καινοτομιών για τον τελικό καταναλωτή και στην αυξανόμενη διεθνοποίηση του ομίλου, με σκοπό να μειώσει την έκθεσή του σε διακυμάνσεις της ευρωπαϊκής αγοράς, και ειδικότερα στις χώρες της Νότιας Ευρώπης.
- (210) Η PSA διευκρινίζει ότι, εάν η κατάσταση της ευρωπαϊκής αγοράς αυτοκινήτων επιδειωνόταν σε σχέση με τις προβλέψεις που έχουν υιοθετηθεί, θα λάμβανε όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας.

- (211) Όσον αφορά τα αντισταθμιστικά μέτρα, η PSA θεωρεί ότι αυτά αντιπροσωπεύουν εξαιρετικά σημαντικές προσπάθειες, οι οποίες πλήττουν έντονα την ανταγωνιστικότητά της σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Κατά την άποψη της PSA, η έκτασή τους φαίνεται πολύ σημαντική σε σχέση με το ποσό της ενίσχυσης, και ιδίως σε σχέση με το εύρος των κεφαλαίων που δέσμευσε η PSA για να χρηματοδοτήσει την αναδιάρθρωσή της. Επιπλέον, εφόσον η διάρθρωση του ισολογισμού της BPF ελαχιστοποιεί την πιθανότητα χρησιμοποίησης της εγγύησης, οι επιπτώσεις της ενίσχυσης στους ανταγωνιστές του ομίλου PSA θα ήταν, εν τέλει, εξαιρετικά περιορισμένες.
- (212) Όμως, τα προβλεπόμενα αντισταθμιστικά μέτρα θα έχουν ιδιαίτερα σημαντικό αντίκτυπο. Όσον αφορά τη βιομηχανία, η εγκατάλειψη της υβριδικής τεχνολογίας «plug-in» θα είχε σημαντικά αρνητικά αντίκτυπο στην ευρωπαϊκή αγορά. Επιπλέον, εκχωρώντας παραγωγική ικανότητα σε έναν άμεσο ανταγωνιστή της στην εγκατάσταση Sevelnord, η PSA θεωρεί ότι αυτό θα τον βοηθούσε να εισέλθει σε μια αγορά. Εξάλλου, η μείωση των επενδύσεων θα επηρεάσει την εικόνα της PSA στην αγορά. Αυτό συνέβη κατ' εξοχή στην περίπτωση της εγκατάλειψης δύο μοντέλων στο τμήμα των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, στο οποίο η PSA κατέχει υψηλό μερίδιο αγοράς. Τέλος, η μη ανανέωση των οχημάτων υψηλών προδιαγραφών και των ισχυρών κινητήρων θα μείωνε τις δυνατότητες προκήρυξης διαγωνισμών για εταιρικούς πελάτες και θα επηρέαζε την εικόνα του ομίλου, για διάστημα σαφώς μεγαλύτερο από την περίοδο αναδιάρθρωσης.
- (213) Σύμφωνα πάντοτε με την PSA, η επιβολή ανώτατων ποσοστών διείσδυσης της BPF και η αναπροσαρμογή τους στην εξέλιξη των δέσμιων τραπεζών των κύριων ανταγωνιστών, αντισταθμίζει σε μεγάλο βαθμό την υποθετική επίπτωση της ενίσχυσης στην αγορά.
- (214) Τέλος, η PSA υπενθυμίζει ότι η έγκριση της ενίσχυσης από την Επιτροπή θα έχει καθοριστική σημασία για τη γαλλική οικονομία, λόγω της σημασίας του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας στη Γαλλία (περισσότερες από 2 εκατομμύρια άμεσες ή έμμεσες θέσεις απασχόλησης). Η εξυγίανση της ΔΣΣ έχει επίσης μεγάλη σημασία για τη ζωτικότητα και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Στο πλαίσιο αυτό, η PSA επισημαίνει ότι ορισμένοι ανταγωνιστές ωφελήθηκαν (ή εξακολουθούν να ωφελούνται) μαζικά από τη στήριξη των κυβερνήσεων τους, μέσω της διατήρησης συναλλαγματικών ισοτιμιών που ευνοούν ιδιαίτερα τις εξαγωγές ή μέσω προσωρινών εθνικοποιήσεων των δέσμιων τραπεζών τους. Άλλοι κατασκευαστές εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα ωφεληθούν από συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών που συνάπτονται προς όφελός τους, γεγονός που θα τους επιτρέψει να αναπτύξουν μια επιθετική εμπορική πολιτική στην ευρωπαϊκή αγορά.

6. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

6.1. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΡΙΤΟΥ

- (215) Καταρχήν, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι η χορήγηση ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση του ομίλου PSA δεν φαίνεται να αποτελεί θέμα μείζονος ενδιαφέροντος για τους παράγοντες της ευρωπαϊκής αγοράς αυτοκινήτου: παρενέβησαν μόνο τέσσερα ενδιαφερόμενα μέρη (παρά τη δημοσιότητα που δόθηκε στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας).
- (216) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις του ανώνυμου τρίτου (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 179 έως 182 στο τμήμα 5.1 ανωτέρω), οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι δεν έχουν καμία σχέση με την παρούσα διαδικασία εξέτασης της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA, αλλά αφορούν μάλλον την καταγγελία που υπέβαλε ο ανώνυμος τρίτος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- (217) Ως επικουρικό καθαρά επιχείρημα, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι εν λόγω παρατηρήσεις δεν παρέχουν καμία συγκεκριμένη απόδειξη των εικαζόμενων πράξεων της PSA έναντι της Agrati France και ότι η PSA, ως ιδιωτική επιχείρηση, παραμένει ελεύθερη να χειρίζεται τις εμπορικές της σχέσεις με τους προμηθευτές της κατά την κρίση της. Για τον λόγο αυτό, στο πλαίσιο της συμμαχίας της με την GM, η PSA θα έθεσε σε εφαρμογή μια πολιτική εξορθολογισμού των αγορών της από τις 25 Φεβρουαρίου 2013, που προϋποθέτει ιδίως τη συστηματική οργάνωση διαγωνισμών για να συγκεντρώσει τις καλύτερες τιμές της αγοράς. Οι γαλλικές αρχές επιμένουν για το γεγονός ότι μόνο ένα μέτρο που μπορεί να καταλογιστεί σε κράτος μέλος μπορεί να παραβιάσει το άρθρο 34 της ΣΛΕΕ· αυτό δεν συμβαίνει με τις αποφάσεις που λαμβάνουν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, όπως η PSA. Τέλος, η υποτιθέμενη συμπεριφορά της FMEA δεν έχει καμία σχέση με την παρούσα διαδικασία.
- (218) Οι γαλλικές αρχές εξάγουν το συμπέρασμα ότι η εξέταση της εν λόγω ενίσχυσης δεν θα πρέπει να καθυστερήσει εξαιτίας ενός ατεκμηριώτου ισχυρισμού ότι υπάρχει παράβαση του άρθρου 34 της ΣΛΕΕ, ο οποίος αφορά γεγονότα που δεν έχουν σχέση ούτε με την εξεταζόμενη ενίσχυση, ούτε με την αναδιάρθρωση του ομίλου PSA.

6.2. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ GM

- (219) Οι γαλλικές αρχές δεν διατύπωσαν κανένα σχόλιο σχετικά με τις παρατηρήσεις του ομίλου GM (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 183 έως 186 στο τμήμα 5.2 ανωτέρω).

6.3. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ FIAT

6.3.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (220) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι παρατηρήσεις της Fiat σχετικά με το θέμα αυτό [που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 187 έως 188ε) στο τμήμα 5.3.1 ανωτέρω] παρουσιάζουν μια υπόθεση εξέλιξης της αγοράς πιο αισιόδοξη από αυτήν του ομίλου PSA, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι το σενάριο που υιοθέτησε ο όμιλος PSA ήταν αξιόπιστο και επαρκώς συντηρητικό. Υπενθυμίζουν επίσης ότι η Fiat (όπως και η Opel) επιβεβαίωσε τη συνάφεια των δεδομένων του Ινστιτούτου IHS Global Insight για να αξιολογήσει τις προοπτικές εξέλιξης της αγοράς. Τέλος, η Fiat εκτίμησε ότι δεν ήταν σε θέση να κρίνει την αποκατάσταση της βιωσιμότητας σε σχέση με τις διαθέσιμες πληροφορίες. Για τον λόγο αυτό, οι γαλλικές αρχές θεωρούν περιττό να αντικρούσουν το κάθε σημείο που έθιξαν οι αναλυτές στους οποίους αναφέρεται Fiat.

6.3.2. ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΓΥΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

- (221) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι, στις παρατηρήσεις της σχετικά με το θέμα αυτό [που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 191 έως 196γ) στο τμήμα 5.3.3 ανωτέρω], η Fiat αποτιμά το στοιχείο κρατικής ενίσχυσης σε περίπου 100 έως 110 μονάδες βάσης, που αντιστοιχεί σε ποσό ενίσχυσης ύψους 231 εκατ. ευρώ, πολύ χαμηλότερο από το κατώτερο άκρο της κλίμακας τιμών που αναφέρει η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η αξιολόγηση της Fiat αποδεικνύει ότι το ποσό της ενίσχυσης που επέλεξε η Επιτροπή αποτελούσε πιθανώς υπερεκτίμηση.
- (222) Όσον αφορά τη συνεκτίμηση της αμοιβής για την ανάληψη δέσμευσης («commitment fee»), οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι η προμήθεια εγγύησης που κατέβαλε ο όμιλος PSA στο κράτος θα υπολογιζόταν με βάση το συνολικό κόστος («all-in») των τραπεζών μελών του New club deal (440 μονάδες βάσης) που λαμβάνεται από το κόστος της ρευστότητας (εκτιμάται σε 180 μονάδες βάσης σε σχέση με αναφορά στο Itraxx Senior Financial για 5 έτη κατά μέσον όρο σε ένα μήνα). Το κόστος αυτό περιλαμβάνει τα έξοδα φακέλου («up-front») ύψους 120 μονάδων βάσης και αμοιβή για την ανάληψη δέσμευσης ύψους 40 % του περιθωρίου, δηλαδή ανώτερη από αυτήν που η Fiat θεωρεί ως πρακτική της αγοράς. Συνεπώς, οι παρατηρήσεις της Fiat επιβεβαιώνουν, κατά τις γαλλικές αρχές, ότι η εν λόγω προμήθεια ήταν υπερεκτιμημένη σε σχέση με το πρότυπο της αγοράς.
- (223) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι θα ήταν λογικό να μη ληφθούν υπόψη τα έξοδα φακέλου («up-front») και η αμοιβή για την ανάληψη δέσμευσης, επειδή το κράτος δεν βαρύνεται με το κόστος ευκαιρίας, δηλαδή το κόστος που προκύπτει για την συγκέντρωση του κεφαλαίου, για την οποία θα έπρεπε, εφόσον πρόκειται για τράπεζας, να καταβληθεί αμοιβή.
- (224) Οι γαλλικές αρχές τονίζουν ότι η Fiat ισχυρίζεται πως η εγγύηση έχει εξαιρετικά μεγάλες επιπτώσεις στην αγορά, χωρίς να εξηγήσει ποιες είναι αυτές οι επιπτώσεις. Σύμφωνα με τη Γαλλία, η Fiat θεωρεί ότι η εγγύηση παρέχει στην BPF πλεονέκτημα που αναλύθηκε από την Επιτροπή, το οποίο προκύπτει από τη διατήρηση του κόστους χρηματοδότησής της σε ένα συγκεκριμένο επίπεδο ανεξάρτητα από τις εξελίξεις της αγοράς. Οι γαλλικές αρχές εκφράζουν την έκπληξή τους γι' αυτό το επιχείρημα, εφόσον η εικαζόμενη επίπτωση συνδέεται προφανώς με την ίδια την ύπαρξη της εγγύησης, αντικείμενο της οποίας είναι ακριβώς η σταθεροποίηση των δαπανών αναχρηματοδότησης της τράπεζας εντός του ανωτάτου ορίου των 7 δισεκατ. ευρώ. Επιπλέον, το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στη BPF και στον όμιλο PSA θα πρέπει προφανώς να αναλυθεί κατά τον χρόνο αναγγελίας της εγγύησης.

6.3.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

- (225) Εκ προοιμίου, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι παρατηρήσεις της Fiat για το θέμα αυτό (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 198 έως 200 στο τμήμα 5.3.4 ανωτέρω) είναι άκρως απλοϊκές και αβάσιμες.
- (226) Όσον αφορά τις μειώσεις CAPEX, η Fiat δεν παρουσίασε κανένα συγκεκριμένο και τεκμηριωμένο στοιχείο που θα μπορούσε να θέσει υπό αμφισβήτηση τον ιδιαίτερα δεσμευτικό χαρακτήρα της παραίτησης από την παραγωγή οχημάτων υψηλών προδιαγραφών.
- (227) Σχετικά με το μέτρο που αφορά το Sevelnord, η Fiat το θεωρεί ως μια απλή εκχώρηση ικανότητας την οποία η PSA θα μπορούσε να ανακτήσει ανά πάσα στιγμή το επιθυμούσε. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν αυτή την κριτική παντελώς αβάσιμη, διότι το επιχείρημα της Fiat αγνοεί τον υποχρεωτικό χαρακτήρα των μέτρων που επιβλήθηκαν με τις αποφάσεις της Επιτροπής. Σύμφωνα με τη Γαλλία, το μέτρο αυτό έχει, αντιθέτως, μη αναστρέψιμο χαρακτήρα, διότι θα επέτρεπε στην Toyota να εισέλθει σε μια αγορά με τους καλύτερους δυνατούς όρους.

- (228) Η Fiat επικρίνει επίσης την παραίτηση από την υβριδική τεχνολογία «plug-in» με την αιτιολογία ότι η καταλληλότερη στρατηγική που θα έπρεπε να εφαρμοστεί ήταν, αντιθέτως, ο πολλαπλασιασμός των διαφόρων μέσων για τη μείωση των ρυπογόνων εκπομπών. Οι γαλλικές αρχές απαντούν ότι αυτήν ακριβώς τη στρατηγική υιοθέτησε εξαρχής η PSA. Επίσης, παραιτούμενος από την παραγωγή υβριδικών οχημάτων με εξωτερική φόρτιση («plug-in»), ο όμιλος PSA περιέκοψε σημαντικά την ανταγωνιστική ικανότητά του στην αγορά έναντι κατασκευαστών που μπορούν να πολλαπλασιάσουν τις τεχνολογίες μείωσης των ρυπογόνων εκπομπών. Επιπλέον, η κριτική της Fiat σχετικά με την «κακή επιλογή τεχνολογίας» της PSA να επενδύσει στα υβριδικά «plug-in» θα πρέπει, κατά τις γαλλικές αρχές, να συνεκτιμηθεί με τις τεχνολογικές επιλογές της ίδιας της Fiat. Σε αντίθεση με το σύνολο των κατασκευαστών, που επέλεξαν να επενδύσουν στη συγκεκριμένη τεχνολογία, στους οποίους περιλαμβάνονται και εκείνοι με τις καλύτερες επιδόσεις, η Fiat είναι ένας από τους ελάχιστους που δεν το έπραξαν.
- (229) Τέλος, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η Fiat δεν λαμβάνει θέση απευθείας για το αντισταθμιστικό μέτρο που περιορίζει το ποσοστό διείσδυσης της BPF. Εξ αυτού συνάγουν το συμπέρασμα ότι θα ήταν εξαιρετικά δύσκολη η ανάληψη δεσμεύσεων ανά χώρα και ανά τμήμα της αγοράς. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ακόμη ότι οι εξελίξεις της αγοράς που κοινοποιήθηκαν από τη Fiat επιβεβαιώνουν την αποχώρηση των παραδοσιακών τραπεζών από την αγορά και την αντίστοιχη αύξηση των ποσοστών διείσδυσης των δέσμιων τραπεζών. Τέλος, η νέα εμπορική πολιτική που έθεσε σε εφαρμογή η Fiat το πρώτο τρίμηνο του 2013, που θα της επέτρεπε να επιτύχει ποσοστό διείσδυσης 39,6 %, δείχνει σαφώς, κατά τις γαλλικές αρχές, τον κατ' εξοχή δεσμευτικό χαρακτήρα του προταθέντος αντισταθμιστικού μέτρου. Περιορίζοντας την αύξηση του ποσοστού διείσδυσης της στην αγορά, η BPF θα μείωνε σημαντικά την ικανότητά της να υποβάλλει προσφορές και, κατ' επέκταση, τη δυναμική επίπτωση της κρατικής ενίσχυσης στην αγορά.

6.3.4. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΡΓΟ «50CO₂CARS»

- (230) Κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, οι παρατηρήσεις της Fiat (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 189 έως 190 στο τμήμα 5.3.2 ανωτέρω) αφορούν, αφενός, τη συμβολή του έργου στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας και, αφετέρου, τον αντίκτυπο του εν λόγω έργου στην αγορά.
- (231) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι επικρίσεις της Fiat δεν έχουν καμία απολύτως συνάφεια και αντιπαρέχονται το καθαυτό αντικείμενο του έργου, το οποίο ακριβώς αποσκοπεί στη συνένωση διαφόρων ικανοτήτων και τεχνολογιών, με την υποστήριξη των δημόσιων αρχών, προκειμένου να μπορέσουν οι εταίροι να αναπτύξουν μια υβριδική τεχνολογία με χαμηλό κόστος.
- (232) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η Fiat έχει αναγνωρίσει ότι δεν υφίσταται κανένα αποτέλεσμα παραγκωνισμού, επιβεβαιώνοντας ότι το σύνολο των κατασκευαστών θα επένδυε σημαντικά σε έργα που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών ρύπων.
- (233) Τέλος, όσον αφορά την επίδραση στην αγορά, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι παρατηρήσεις της Fiat είναι αντιφατικές. Το ίδιο το έργο αποτελεί απάντηση στις αντιρρήσεις της Fiat: η προτεινόμενη σημαντική τεχνολογική τομή θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά το κόστος των υβριδικών τεχνολογιών, ώστε να διαδοθούν αρκετά για να εξασφαλιστεί η αποδοτικότητά τους. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι επικρίσεις της Fiat σχετικά με τις περιορισμένες πιθανότητες εμπορικής επιτυχίας του έργου «50CO₂CARS» είναι αλυστελείς. Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η Fiat δεν εξηγεί πώς μια ενίσχυση ύψους 86 εκατ. ευρώ θα μπορούσε να επηρεάσει την τελική τιμή των οχημάτων που αναπτύσσονται, ενώ εκτιμά ότι οι κατασκευαστές θα πραγματοποιούσαν μαζικές επενδύσεις για να επιτευχθούν οι στόχοι μείωσης των εκπομπών ρύπων που επιβάλλει η νομοθεσία της ΕΕ.

6.4. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ TOYOTA

- (234) Γενικά, οι παρατηρήσεις της Toyota (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 202 έως 206 στο τμήμα 5.4 ανωτέρω) επιβεβαιώνουν συνολικά, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, την αξιοπιστία των παραδοχών και τη καταλληλότητα των επιλογών στις οποίες βασίζεται το σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA. Όσον αφορά το έργο «50CO₂Cars», η Toyota επιβεβαίωσε ότι οι φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες αποτελούν τη βασική κινητήρια δύναμη της αγοράς στο μέλλον. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, από τις παρατηρήσεις της Toyota συνάγεται ότι η ενίσχυση του κράτους στο έργο «50CO₂Cars» δεν επηρεάζει την ανταγωνιστική ικανότητα ή την ανταγωνιστικότητα των ανταγωνιστών στο τμήμα της αγοράς «mild-hybrid».
- (235) Όσον αφορά τα αντισταθμιστικά μέτρα, και ιδίως σε απάντηση στα ερωτήματα της Toyota σχετικά με τον πραγματικά αντισταθμιστικό χαρακτήρα ενός μέτρου που αποσκοπεί στην παύση της παραγωγής οχημάτων που διατίθενται σε μικρούς αριθμούς, οι γαλλικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι η εμπορία των μοντέλων υψηλών προδιαγραφών παράγει πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα για το σύνολο των οχημάτων που διατίθενται στο εμπόριο με το ίδιο εμπορικό σήμα.
- (236) Όσον αφορά την μονάδα Sevelnord, η Toyota δήλωσε ότι η συμφωνία της με την PSA θα της επιτρέψει να συνεχίσει να είναι παρούσα στο τμήμα των ελαφρών οχημάτων επαγγελματικής χρήσης. Οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν εκ νέου ότι η παρουσία της Toyota στο Sevelnord θα επηρεάσει σημαντικά την ανταγωνιστική της ικανότητα, από την άποψη ότι θα της επιτρέψει να αναπτύξει μια πραγματική και ουσιαστική παρουσία σε αυτό το τμήμα της αγοράς.

- (237) Τέλος, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι παρατηρήσεις της Τογοτα είναι αντίθετες με τη συμπεριφορά της στην αγορά. Η διάθεση στην αγορά μιας υβριδικής εκδοχής του Prius «plug-in», το οποίο η Τογοτα παρουσιάζει ως «κόσμημα» του στόλου των υβριδικών αυτοκινήτων της, έρχεται σε αντίθεση με τις αρνητικές εκτιμήσεις όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς γι' αυτόν τον τύπο κινητήρα.

6.5. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΤΟΥΤΑ

- (238) Οι γαλλικές αρχές δεν έκαναν κανένα σχόλιο σχετικά με τις παρατηρήσεις του ομίλου PSA (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 207 έως 214 στο τμήμα 5.5 ανωτέρω).

7. ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΓΑΛΛΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- (239) Στο υπόμνημα της 16ης Ιουλίου 2013, όπως τροποποιήθηκε με την επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013 (εφεξής «επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013» ή «επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013»), οι γαλλικές αρχές επέφεραν τροποποιήσεις στην κοινοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της 12ης Μαρτίου 2013 και ανέλαβαν τις ακόλουθες δεσμεύσεις: Οι δεσμεύσεις αυτές αντικαθιστούν τα αντισταθμιστικά μέτρα που προτάθηκαν αρχικά από τις γαλλικές αρχές.
- (240) Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι, εάν δεν υπάρχει αντίθετη διάταξη, οι δεσμεύσεις που επαναλαμβάνονται στο παρόν τμήμα⁷ θα ισχύουν έως την πλήρη εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

7.1. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΤΟΥ ΧΡΕΟΥΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (241) Για κάθε έτος εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το καθαρό ενοποιημένο χρέος του ομίλου PSA από τις βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες, που διαπιστώνεται στους ετήσιους λογαριασμούς οι οποίοι ελέγχονται με το ισχύον λογιστικό πλαίσιο, στις 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους («καθαρό χρέος»), δεν πρέπει να υπερβαίνει το ανώτατο όριο «Α» όπως αναφέρεται στον πίνακα 16 κατωτέρω.

Πίνακας 16

Ανώτατα όρια καθαρού χρέους του ομίλου PSA

(σε εκατ. ευρώ)

	2013	2014	2015	2016
Μέγιστο καθαρό χρέος Α	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *
Μέγιστο καθαρό χρέος Β	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *

- (242) Εάν το καθαρό χρέος υπερβαίνει το ανώτατο όριο «Α» στο τέλος ενός δεδομένου έτους (N), ο όμιλος PSA θα πρέπει να λάβει όλα τα μέτρα χρηματοοικονομικής ή/και βιομηχανικής αναδιάρθρωσης που είναι αναγκαία και επαρκή, ώστε το επόμενο έτος (N+1), το καθαρό χρέος του ομίλου PSA να μην υπερβαίνει το ανώτατο όριο «Α», εξαιρουμένου του κόστους που σχετίζεται με την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων από την PSA («τα διορθωτικά μέτρα»).
- (243) Τα διορθωτικά μέτρα και τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα θα πρέπει να είναι λεπτομερή και ποσοτικά προσδιορισίμα σε ατομική βάση και να συνοδεύονται από ακριβές και δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν, συνολικά ή εν μέρει, τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή από πρόβλεψη μετά τις 31 Ιουλίου 2013, με την προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά θα προσδιορίζονται και περιγράφονται ξεχωριστά και ότι θα προσδιορίζονται ποσοτικά οι αναμενόμενες οικονομικές επιπτώσεις στην εναπομένουσα διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Τα διορθωτικά μέτρα, τα οποία περιέχουν επίκαιρες προβλέψεις ταμειακών ροών του ομίλου PSA, θα πρέπει να υποβάλλονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνοδευόμενα από γνώμη του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα, όπως ορίζεται στο τμήμα 7.6 κατωτέρω, εντός ενός μηνός από τη δημοσίευση των ενοποιημένων ετήσιων λογαριασμών που ελέγχθηκαν, από τους οποίους προκύπτει ότι το καθαρό χρέος του ομίλου PSA υπερέβη το ανώτατο όριο του αντίστοιχου έτους. Είναι καθήκον της Επιτροπής να επαληθεύσει κατά πόσο ο ποσοτικός προσδιορισμός των οικονομικών αποτελεσμάτων αυτών των διορθωτικών μέτρων είναι επαρκής, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα του ομίλου PSA. Στην αντίθετη περίπτωση, θα πρέπει να προταθούν και να εγκριθούν από την Επιτροπή άλλα διορθωτικά μέτρα.
- (244) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα θεωρηθεί ότι έχει εκτελεστεί σωστά και οι δεσμεύσεις που παρασχέθηκαν από τις γαλλικές αρχές θα θεωρηθεί ότι πληρούνται εάν, στο τέλος του έτους N + 1, τα διορθωτικά μέτρα ή κάθε άλλο μέτρο χρηματοοικονομικής ή/και βιομηχανικής αναδιάρθρωσης που λαμβάνονται από τον όμιλο PSA μετά τις 31 Ιουλίου 2013, θα έχουν αποφέρει τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα ως προς το καθαρό χρέος ή αν το καθαρό χρέος δεν υπερβαίνει το ανώτατο όριο «Α» για το έτος N+1. Σε αντίθετη περίπτωση, οι γαλλικές αρχές πρέπει να κοινοποιήσουν

στην Επιτροπή τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA, εντός των ορίων της εφαρμογής της αρχής της «εφάπαξ ενίσχυσης», έτσι ώστε η Επιτροπή να μπορεί να επανεξετάσει την παρούσα απόφαση η οποία κηρύσσει την κρατική ενίσχυση αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

- (245) Το ίδιο θα συμβεί εάν το καθαρό χρέος του ομίλου PSA υπερβεί το ανώτατο όριο «B» επί δύο συναπτά έτη κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Στην περίπτωση αυτή, και με τον ίδιο τρόπο, οι γαλλικές αρχές θα πρέπει να κοινοποιήσουν τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να προβεί σε νέα ανάλυση του συμβιβάσιμου της κρατικής ενίσχυσης αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA.
- (246) Σε κάθε περίπτωση, η παρούσα δέσμευση θα θεωρηθεί ότι έχει επιτευχθεί για ολόκληρη την περίοδο αναδιάρθρωσης, εφόσον τα διορθωτικά μέτρα που έχει θέσει σε εφαρμογή ο όμιλος PSA, όπως ανακοινώθηκαν στην Επιτροπή με τους όρους που προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη 243 ανωτέρω, θα έχουν σωρευτικές οικονομικές επιπτώσεις στο καθαρό χρέος ύψους [0-5] δισεκατ. ευρώ.

7.2. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΕΙΣΔΥΣΗΣ ΤΗΣ BPF

- (247) Οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται να επιφέρουν τις τροποποιήσεις που περιγράφονται στις σκέψεις 248 έως 250 κατωτέρω στην προμήθεια εγγύησης που προβλέπεται στο άρθρο 3.3 του πρωτοκόλλου της 5ης Μαρτίου 2013 μεταξύ της Peugeot SA, της Banque PSA και του γαλλικού κράτους («το πρωτόκολλο») σχετικά με την αμοιβή της αυτόνομης εγγύησης σε πρώτη ζήτηση («η εγγύηση») που θα συναφθεί μεταξύ του κράτους και της Banque PSA, παρουσία της Peugeot SA και της Banque de France («η προμήθεια εγγύησης»).
- (248) Για όσο διάστημα υπάρχει ανεξόφλητο υπόλοιπο «εγγυημένων τίτλων» που εκδίδονται και καλύπτονται από την εγγύηση (όπως ορίζονται στο πρωτόκολλο), η προμήθεια εγγύησης των 260 μονάδων βάσης που προβλέπεται στο άρθρο 3.3 του πρωτοκόλλου θα αυξάνεται με τους όρους που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 249 και 250 κατωτέρω, όταν το ποσοστό διείσδυσης της Banque PSA στη γεωγραφική ζώνη G10 (Γερμανία, Αυστρία, Βέλγιο, Ιταλία, Ισπανία, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ελβετία, Γαλλία και Μεγάλη Βρετανία) υπερβεί το [26-29]* %.
- (249) Η αύξηση της προμήθειας εγγύησης:
- α) θα εξαρτάται από το ποσοστό διείσδυσης της Banque PSA στη ζώνη G10, όπως ορίζεται στον πίνακα 17 στην αιτιολογική σκέψη 250 κατωτέρω, με τη διευκρίνιση ότι, εάν το ποσοστό διείσδυσης για μια δεδομένη περίοδο περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα δεκαδικά ψηφία μετά το κόμμα, η αύξηση της προμήθειας εγγύησης θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή μεταξύ της προμήθειας εγγύησης που πρέπει να καταβληθεί για το ποσοστό διείσδυσης χωρίς μικρότερο δεκαδικό ψηφίο και εκείνης που πρέπει να καταβληθεί για το ποσοστό διείσδυσης χωρίς μεγαλύτερο δεκαδικό ψηφίο που αναφέρεται στον πίνακα 17, αιτιολογική σκέψη 250 κατωτέρω.
- β) δεν θα υπερβαίνει τις 231 μονάδες βάσης, έτσι ώστε η προμήθεια εγγύησης να μην υπερβαίνει τις 491 μονάδες βάσης, που αντιστοιχεί στην αγοραία αξία της εγγύησης, κατά την εκτίμηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
- (250) Το ποσοστό διείσδυσης θα μετράται σε ετήσια βάση έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους. Η αύξηση της προμήθειας εγγύησης θα υπολογίζεται έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους για τους τελευταίους 12 μήνες, επί του αθροίσματος του κεφαλαίου των μέσων υπολοίπων κατά την περίοδο αυτή των διαφόρων «εγγυημένων τίτλων» που εκδίδονται και καλύπτονται από την εγγύηση (όπως ορίζονται στο πρωτόκολλο αυτοί οι εγγυημένοι τίτλοι). Η πρώτη αύξηση της προμήθειας εγγύησης πρέπει να υπολογιστεί στις 30 Ιουνίου 2013 σύμφωνα με το ποσοστό διείσδυσης της περιόδου από την 1η Ιουλίου 2012 έως τις 30 Ιουνίου 2013.

Πίνακας 17

Αύξηση της προμήθειας εγγύησης

Βαθμός διείσδυσης (%)	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *
Αύξηση της προμήθειας εγγύησης (μονάδες βάσης)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230] *	231

7.3. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΜΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΞΑΓΟΡΩΝ

- (251) Ο όμιλος PSA δεν θα αποκτήσει καμία συμμετοχή σε άλλες επιχειρήσεις ούτε θα εξαγοράσει στοιχεία ενεργητικού επιχειρήσεων, κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης του, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015. Η απαίτηση αυτή δεν καλύπτει: i) την εξαγορά συμμετοχών ή στοιχείων ενεργητικού επιχειρήσεων, όταν το ονομαστικό ποσό που δεσμεύει ο όμιλος PSA για την πραγματοποίηση της προβλεφθείσας εξαγοράς είναι κατώτερο από 100 εκατ. ευρώ ετησίως, και ii) την εξαγορά συμμετοχής σε επιχείρηση ή περιουσιακών στοιχείων επιχείρησης, με έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εάν η εν λόγω εξαγορά είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του ομίλου PSA και για να μπορέσει ο όμιλος να επιτύχει τους στόχους του σχεδίου αναδιάρθρωσής του. Η πρόθεση να υλοποιηθεί μια εξαγορά που αναφέρεται στο σημείο ii) του παρόντος εδαφίου, πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή σε εύλογο χρονικό διάστημα, ώστε να μπορεί να εκτιμήσει την προβλεπόμενη απόκτηση συμμετοχής, με βάση λεπτομερή χρηματοοικονομικά στοιχεία που αφορούν την επιδιωκόμενη απόκτηση συμμετοχής, την αποτίμησή της και τον αντίκτυπο της στα ίδια κεφάλαια του ομίλου PSA.
- (252) Εξάλλου, ο όμιλος PSA θα μπορεί, με έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να αποκτήσει i) συμμετοχή έναντι εισφοράς συμμετοχών ή δραστηριοτήτων στο πλαίσιο μιας πράξης εκποίησης ή διάθεσης στοιχείων ενεργητικού (μέσω συγχώνευσης ή χρηματοδότησης) περιουσιακών στοιχείων ή δραστηριοτήτων· ii) τίτλους ή στοιχεία ενεργητικού ή παθητικού για ταυτόχρονη μεταπώληση με όρους που δεν αυξάνουν το επίπεδο καθαρού χρέους του ομίλου PSA. Οι εν λόγω εξαγορές δεν θα συνεκτιμηθούν στο ποσό των 100 εκατ. ευρώ που αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο. Η πρόθεση να υλοποιηθεί μια εξαγορά που αναφέρεται στα σημεία i) και ii) του παρόντος εδαφίου, πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή σε εύλογο χρονικό διάστημα, ώστε να μπορεί να εκτιμήσει τη φύση των προβλεπόμενων πράξεων.
- (253) Οι αποκτήσεις συμμετοχών ή περιουσιακών στοιχείων εταιρειών από την Faurecia ή άλλη θυγατρική της κατά τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015, πέραν του ανώτατου ορίου των 100 εκατ. ευρώ ετησίως που προβλέπεται ανωτέρω, θα υπόκειται σε προηγούμενη έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία θα αντιμετωπίζει θετικά τις εξαγορές που i) συμβάλλουν, άμεσα ή έμμεσα, στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA με θετικό αντίκτυπο στην προβλεπόμενη απόδοση του ομίλου PSA και ii) δεν καταστρατηγούν την υποχρέωση περιορισμού των επιπτώσεων της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA. Η αναφερόμενη στο παρόν εδάφιο πρόθεση εξαγοράς πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, ώστε να μπορεί να αξιολογήσει την απόκτηση συμμετοχής με βάση και τα δύο προαναφερθέντα κριτήρια.
- (254) Στην περίπτωση που το καθαρό χρέος του ομίλου PSA (όπως ορίζεται ανωτέρω) μειωθεί, κατά τη διάρκεια ενός έτους (N), σε επίπεδο χαμηλότερο από εκείνο που προβλέπεται για το ίδιο αυτό έτος από το ΜΠΣ 2013 ν 1 στις 31 Μαΐου 2013, όπως κοινοποιήθηκε από τις γαλλικές αρχές στις 3 Ιουνίου 2013, τα ανώτατα όρια των 100 εκατ. ευρώ ετησίως που προβλέπονται στην παρούσα δέσμευση θα αυξηθούν αυτόματα, για το επόμενο έτος (N+1), μέχρι του ποσού της διαφοράς, εκφρασμένης σε εκατ. ευρώ, μεταξύ του επιπέδου του καθαρού χρέους του ομίλου PSA, που πραγματοποιήθηκε το έτος (N) και αυτής που προβλέπεται για το ίδιο έτος από το ΜΠΣ 2013 ν 1 στις 31 Μαΐου 2013, όπως κοινοποιήθηκε από τις γαλλικές αρχές στις 3 Ιουνίου 2013.

7.4. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ

- (255) Ο όμιλος PSA δεν θα μειώσει το μέσο ετήσιο εμπορικό περιθώριο των χρηματοδοτήσεων που χορηγήθηκαν στους αντιπροσώπους του δικτύου του (υπόλοιπα εταιρικού δικτύου, όπως παρουσιάζονται στην ετήσια έκθεση της Banque PSA) σε επίπεδο χαμηλότερο από το μέσο ετήσιο εμπορικό περιθώριο που διαπιστώθηκε για τους 12 τελευταίους μήνες έως τις 30 Ιουνίου 2013 για όλη τη διάρκεια της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

7.5. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΕΡΓΟ «50CO₂CARS»

- (256) Οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται ώστε, στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars», όπως ορίζεται στο τμήμα 1.2 της κοινοποίησης των γαλλικών αρχών της 12ης Μαρτίου 2013, η επιδότηση ύψους 24,5 εκατ. ευρώ που προβλεπόταν αρχικά προς όφελος του ομίλου PSA να λάβει τη μορφή επιστρεπτέων προκαταβολών, σύμφωνα με όρους, προϋποθέσεις και λεπτομέρειες εξόφλησης, mutatis mutandis, ανάλογες με εκείνες που προβλέπονται για τα 61,4 εκατ. ευρώ των επιστρεπτέων προκαταβολών που προβλέπονται ήδη για το έργο 50CO₂Cars. Το χρονοδιάγραμμα εξόφλησης που προβλεπόταν αρχικά διατηρείται. Τα ποσά που πρέπει να επιστραφούν σε κάθε ημερομηνία οφειλής αυξάνονται κατ' αναλογία της αύξησης του ποσού των προκαταβολών.

7.6. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

- (257) Οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται ότι ο όμιλος PSA θα αναθέσει σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα την ευθύνη να ελέγχει ενδελεχώς την εφαρμογή των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013 («ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας») για τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δηλαδή έως την 31 Δεκεμβρίου 2015, με τους όρους που ορίζονται στο παράρτημα.

8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

8.1. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΛΕΕ

- (258) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές».
- (259) Βάσει αυτής της διάταξης, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο χαρακτηρισμός ενός εθνικού μέτρου ως κρατική ενίσχυση προϋποθέτει ότι πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθοι όροι: i) το μέτρο αποφέρει οικονομικό πλεονέκτημα στον δικαιούχο του ii) το πλεονέκτημα προέρχεται από το κράτος iii) το εν λόγω πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό iv) το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (260) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική εγγύηση στην BPF και οι επιστρεπτές προκαταβολές υπέρ του ομίλου PSA για την υλοποίηση του έργου E&A «50CO₂Cars» συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ για τους ακόλουθους λόγους.

8.1.1. ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (261) Η Επιτροπή σημειώνει καταρχάς ότι στην απόφασή της της 11ης Φεβρουαρίου 2013, που επιτρέπει προσωρινά μια πρώτη δόση της εγγύησης ως ενίσχυση διάσωσης, είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο αποτελούσε ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Γαλλία δεν αμφισβήτησε αυτή την απόφαση και κοινοποίησε το παρόν μέτρο ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

8.1.1.1. Σχετικά με την ύπαρξη κρατικών πόρων

- (262) Όσον αφορά τη μεταφορά κρατικών πόρων, πρέπει να τονιστεί ότι η εγγύηση θα χορηγηθεί από τη Γαλλία κατ' εφαρμογή του άρθρου 85 του νόμου αριθ. 2012-1510 της 29ης Δεκεμβρίου 2012 του διορθωτικού προϋπολογισμού.
- (263) Το γεγονός αυτό από μόνο του αρκεί για να αποδείξει ότι το μέτρο έχει κρατική προέλευση.

8.1.1.2. Σχετικά με την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος

- (264) Όσον αφορά την ύπαρξη πλεονεκτήματος, κατά πάγια νομολογία προκύπτει ότι, για να διαπιστωθεί αν ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί κατά πόσον η δικαιούχος επιχείρηση αντλεί κάποιο οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα ελάμβανε σε κανονικές συνθήκες αγοράς. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει αν η αμοιβή για την εγγύηση που χορηγήθηκε στην BPF είναι η συνήθης της αγοράς.
- (265) Στην κοινοποίηση της 12ης Μαρτίου 2013, οι γαλλικές αρχές υπολόγισαν το στοιχείο ενίσχυσης μεταξύ 453 και 480 εκατ. ευρώ για ανώτατο ποσό εγγυήσεων ύψους 7 δισεκατ. ευρώ σε κεφάλαιο. Ο υπολογισμός βασίστηκε σε παρεμβολή των αποδόσεων των ομολόγων της BPF διάρκειας 3 ετών. Στις παρατηρήσεις της Γαλλίας σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, που συνοψίζονται στην αιτιολογική σκέψη 128 ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το ποσό της ενίσχυσης που προκύπτει από την εγγύηση είναι 396 εκατ. ευρώ, λαμβάνοντας υπόψη ασφάλιστρο κινδύνου 40 μονάδων βάσης και την περίοδο αναφοράς των τριών μηνών. Σε περίπτωση που θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη ασφάλιστρο κινδύνου 24 μονάδων βάσης (όπως αυτό που διαπιστώθηκε στις εκδόσεις που πραγματοποιήθηκαν δυνάμει της ενίσχυσης διάσωσης), το ύψος της ενίσχυσης θα ανερχόταν σε 429 εκατομμύρια ευρώ.
- (266) Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές επέμειναν στο γεγονός ότι οι εκδόσεις από την BPF στις 25 Μαρτίου 2013 πραγματοποιήθηκαν σε ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες αγοράς: τα spreads σε σχέση με τα ΟΑΤ που διαπιστώθηκαν τότε ήταν κατά τα φαινόμενα σε πολύ χαμηλά επίπεδα (24 μονάδες βάσης). Συνεπώς, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, η παραδοχή ότι το πρόσθετο κόστος για την BPF είναι της τάξης των 40 μονάδων βάσης είναι απολύτως βάσιμη.

- (267) Τέλος, η περίοδος αναφοράς που λαμβάνουν υπόψη οι γαλλικές αρχές εκτείνεται από τις 12 Ιουλίου έως τις 16 Οκτωβρίου 2013, διότι, κατά την άποψή τους, η περίοδος αυτή επιτρέπει να ληφθεί υπόψη η ανακοίνωση σχετικά με τις δυσκολίες του ομίλου στις 12 Ιουλίου με την αναγγελία του σχεδίου αναδιοργάνωσης και να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις που συνδέονται με τις πρώτες φήμες για τη χορήγηση της εγγύησης, στις 16 Οκτωβρίου 2012.
- (268) Καταρχήν, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, βάσει των περιστατικών που παρουσιάζονται στην αιτιολογική σκέψη 30, το ποσό της ενίσχυσης που εμπεριέχεται στην εγγύηση ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ, και εγκρίθηκε προσωρινά στις 11 Φεβρουαρίου 2013, είχε εκτιμηθεί για πρώτη φορά στην απόφαση διάσωσης, βάσει της οποίας το στοιχείο ενίσχυσης θα μπορούσε να κυμαίνεται μεταξύ 91,8 εκατ. ευρώ και του ονομαστικού ποσού της εγγύησης, δηλαδή 1,2 δισ. ευρώ. Εφαρμόζοντας την ίδια μεθοδολογία για την εκτίμηση της μείωσης της ενίσχυσης (spread 24 μονάδων βάσης και περίοδος αναφοράς ενός μηνός) το στοιχείο ενίσχυσης που εμπεριέχεται στην εγγύηση ύψους 7 δισεκατ. ευρώ που κοινοποιήθηκε από τη Γαλλία ανέρχεται συνεπώς σε 486 εκατ. ευρώ, όπως παρατίθεται στον πίνακα 18 κατωτέρω.

Πίνακας 18

Υπολογισμός του στοιχείου ενίσχυσης στα καλυμμένα ομόλογα

	16.10.2012	12.7 – 16.10	16.9 – 16.10
Τριετές ομόλογο γαλλικού δημοσίου (OAT)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread (απόκλιση απόδοσης) έναντι του κράτους μετά την εγγύηση	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Επιτόκιο BPSA μετά την εγγύηση α)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Κόστος της εγγύησης β)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Εκτιμώμενο συνολικό κόστος των εγγυημένων εκδόσεων α) + β)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Απόδοση στη δευτερογενή αγορά BPSA με εκτίμηση βάσει παρεμβολής σε περίοδο 3 ετών	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Συναγόμενο ποσό κρατικής ενίσχυσης (σε εκατ. ευρώ)	401	429	486

- (269) Όσον αφορά τις παραδοχές που ελήφθησαν υπόψη για την επίτευξη αυτού του υπολογισμού, η Επιτροπή θα ήθελε να διευκρινίσει τα ακόλουθα.
- (270) Στην αιτιολογική σκέψη 51 της απόφασης διάσωσης, η Επιτροπή υπολόγισε το στοιχείο ενίσχυσης για το ποσό των εκδόσεων ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ σε τουλάχιστον 91,8 εκατ. ευρώ. Για τις εκδόσεις ποσού 7 δισεκατ. ευρώ, το αντίστοιχο ποσό είναι 535 εκατ. ευρώ.
- (271) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 26 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, διαπιστώθηκε απόκλιση της απόδοσης κατά 24 μονάδες βάσης σε σχέση με τα OAT κατά την έκδοση ομολόγων 1,2 δισεκατ. ευρώ. Η Επιτροπή επιβεβαιώνει, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 119 και 120 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, ότι αυτή η διαπιστωθείσα απόκλιση, η οποία κατά τη Γαλλία οφείλεται στο γεγονός ότι η ρευστότητα των εγγυημένων ομολόγων είναι χαμηλότερη σε σχέση με τα OAT, πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό του στοιχείου ενίσχυσης με τη μείωση του.
- (272) Όσον αφορά την **περίοδο αναφοράς**, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προθεσμία του ενός μηνός (16 Σεπτεμβρίου – 16 Οκτωβρίου) είναι αρκετά μεγάλη για να εξομαλυνθεί η ενδεχόμενη μεταβλητότητα που συνδέεται με τις επιπτώσεις της ανακοίνωσης. Για να εκτιμηθεί το στοιχείο της ενίσχυσης με ακρίβεια, η περίοδος αναφοράς πρέπει, πράγματι, να είναι κοντινή στον χρόνο αναγγελίας, ώστε οι πληροφορίες σχετικά με τις δυσκολίες του ομίλου να αποτυπώνονται καλύτερα στις αποδόσεις της αγοράς. Τέλος η δευτερογενής αγορά που ελήφθη υπόψη είναι μια αγορά ρευστή και, κατά συνέπεια, συνάγεται αναγκαστικά το συμπέρασμα ότι απαιτείται μεγαλύτερη διάρκεια, διότι η αναγγελία του σχεδίου αναδιάρθρωσης της PSA τον Ιούλιο 2012 καθώς και οι τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες για τις πωλήσεις οχημάτων είχαν ενσωματωθεί πλήρως από τις αγορές. Εξάλλου, η Επιτροπή κρίνει ότι, βάσει αυτών, το στοιχείο ενίσχυσης έχει υπολογιστεί σωστά και δεν πρέπει να υπολογιστεί εκ νέου με βάση τα επίπεδα απόδοσης των ομολόγων της τράπεζας στη δευτερογενή αγορά κατά τον χρόνο των επιμέρους εκδόσεων. Αυτό συμβαίνει, αφενός, διότι η Γαλλία θεωρεί ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας και ότι η εγγύηση θα χρησιμοποιηθεί στο σύνολό της σύμφωνα με τη Γαλλία και, αφετέρου, διότι η αντιπροσωπευτική τιμή αγοράς είναι το επίπεδο των δευτερευουσών υποχρεώσεων πριν την αναγγελία του μέτρου ενίσχυσης. Η ενίσχυση παρέχει στην PSA τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει την εγγύηση σε οποιαδήποτε στιγμή αφότου τεθεί σε ισχύ.

- (273) Στην αιτιολογική σκέψη 51 της απόφασης διάσωσης η Επιτροπή θεώρησε ότι το ποσό της ενίσχυσης θα μπορούσε να ανέρχεται έως το ονομαστικό ποσό των εκδόσεων ομολόγων. Ενόψει των γεγονότων που παρουσιάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 105 και 106 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας όσον αφορά την ύπαρξη πλεονάσματος ρευστότητας που κυμαίνεται από [1-3]* δισεκατ. ευρώ έως [2-4]* δισεκατ. ευρώ βάσει σεναρίου ακραίων καταστάσεων σε διαδικασία εκκαθάρισης, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το πλεονέκτημα ως προς την τιμή έκδοσης των ομολόγων που ανέρχεται σε 486 εκατ. ευρώ στην κρατική εγγύηση των 7 δισ. ευρώ σε κεφάλαιο στην αιτιολογική σκέψη 33. Πρόκειται για το πλεονέκτημα από το οποίο επωφελείται ο όμιλος σε περίπτωση που θα συνεχίσει τη δραστηριότητά του. Εάν δεν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση και η τράπεζα είχε τεθεί σε διαδικασία εκκαθάρισης, δεν θα είχε εισπραχθεί κανένα πρόσθετο πλεονέκτημα είτε από τους πιστωτές είτε από τους μετόχους (τον όμιλο PSA).
- (274) Η Επιτροπή σημειώνει ότι, από τους ενδιαφερόμενους φορείς, μόνο η Fiat υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τον υπολογισμό της ενίσχυσης, εκτιμώντας στην αιτιολογική σκέψη 191 ανωτέρω ότι, για να είναι το κόστος της εγγύησης σύμφωνο με τους όρους της αγοράς θα έπρεπε να προστεθούν τουλάχιστον 100 μονάδες βάσης. Μία από τις παρατηρήσεις της Fiat αφορά την πληρωμή αμοιβής για τη δέσμευση κεφαλαίου («commitment fee»). Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 272, το στοιχείο ενίσχυσης προσδιορίζεται ποσοτικά με βάση την υπόθεση ότι η εγγύηση θα χρησιμοποιηθεί στο σύνολό της, δεδομένου ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου. Εξάλλου, το εκτιμώμενο από την Επιτροπή στοιχείο ενίσχυσης είναι μεγαλύτερο από το στοιχείο ενίσχυσης κατά την εκτίμηση της Fiat, ακόμη κι αν προσαρμοστεί με αμοιβή για τη δέσμευση κεφαλαίου, εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι η τιμή που καταβάλλεται είναι κατώτερη κατά 231 μονάδες βάσης σε σχέση με την τιμή της αγοράς, ενώ η Fiat θεωρεί ότι η τιμή είναι κατώτερη κατά 100 μονάδες βάσης σε σύγκριση με την τιμή της αγοράς.
- (275) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι το στοιχείο ενίσχυσης της κρατικής εγγύησης των 7 δισεκατ. ευρώ σε κεφάλαιο ανέρχεται σε 486 εκατ. ευρώ.

8.1.1.3. Σχετικά με τον επιλεκτικό χαρακτήρα του πλεονεκτήματος

- (276) Εφόσον η BPF και, κατά συνέπεια, ο όμιλος PSA είναι οι μόνοι δικαιούχοι της εγγύησης, διαπιστώνεται ο επιλεκτικός χαρακτήρας του πλεονεκτήματος.

8.1.1.4. Σχετικά με τους όρους επηρεασμού των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών και τη νόθευση του ανταγωνισμού

- (277) Όσον αφορά τις επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τον επηρεασμό των συναλλαγών, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, όταν μια επιχείρηση δραστηριοποιείται σε έναν τομέα όπου υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός εκ μέρους παραγωγών από διάφορα κράτη μέλη, κάθε ενίσχυση την οποία λαμβάνει η εν λόγω επιχείρηση εκ μέρους των δημοσίων αρχών δύναται να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, στο μέτρο όπου η διατήρησή της στην αγορά εμποδίζει τους ανταγωνιστές να αυξήσουν το μερίδιο αγοράς τους και μειώνει τις δυνατότητές τους να αυξήσουν τις εξαγωγές τους ⁽⁴¹⁾.
- (278) Πράγματι, ο μηχανισμός με τον οποίο επέρχεται η στρέβλωση του ανταγωνισμού επιβεβαιώθηκε από την ανάλυση της Επιτροπής, τις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων και δημοσιεύσεις αναλυτών. Η κρατική εγγύηση έχει ως άμεσο επακόλουθο τη μείωση του κόστους χρηματοδότησης της BPF (σε σύγκριση με το αντίστροφο σενάριο κατά το οποίο η τράπεζα δεν λαμβάνει ενίσχυση). Πρώτον, μειώνοντας το κόστος χρηματοδότησης, η BPF θα μπορέσει να βελτιώσει τις προσφορές χρηματοδότησης και να προωθήσει με τον τρόπο αυτό την πώληση των αυτοκινήτων Peugeot και Citroën. Ωστόσο, η σημασία του ρόλου των δέσμιων τραπεζών για τη στήριξη και την ανάπτυξη των πωλήσεων αυτοκινήτων έχει αναγνωριστεί και επισημανθεί ομόφωνα τόσο από τον όμιλο PSA όσο και από τρίτους.
- (279) Στις παρατηρήσεις τους, οι ενδιαφερόμενοι τόνισαν την άμεση σχέση μεταξύ της δραστηριότητας της δέσμιας τράπεζας και των πωλήσεων αυτοκινήτων. Για παράδειγμα, η GM αναφέρει ότι η χρηματοδότηση από τις δέσμιες τράπεζες είναι «ζωτικής σημασίας» και παρέχει «ευελιξία» στους παραγωγούς αυτοκινήτων για να αντιδράσουν βραχυπρόθεσμα στις συνθήκες της αγοράς. Ο όμιλος Fiat έχει περιγράψει εκτενώς τον αντίκτυπο της χρηματοδότησης των πωλήσεων από τις δέσμιες τράπεζες των αυτοκινητοβιομηχανιών. Κατά την άποψή τους, η εν λόγω χρηματοδότηση έχει τρεις βασικές επιπτώσεις: την προσέλκυση νέων πελατών, τη στήριξη του μηχανισμού πωλήσεων και την αύξηση της εμπιστοσύνης των πελατών. Η Fiat επικαλείται εσωτερική μελέτη της σχετικά με την ελκυστικότητα του μοντέλου «Punto», που εξαρτάται κυρίως από τους όρους χρηματοδότησης (όπως τα χαμηλά επιτόκια). Οι πελάτες έδειχναν μικρότερη προτίμηση για τους ανταγωνιστές που δεν πρόσφεραν ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης (π.χ. η Peugeot). Σύμφωνα με άλλη εσωτερική έρευνα σχετικά με τη σειρά «Eco», οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες πελάτες δήλωσαν ότι δεν θα είχαν αγοράσει το

⁽⁴¹⁾ Βλ. ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-305/89, Συλλογή σ. I-1603.

αυτοκίνητο τους (ή θα καθυστερούσαν την αγορά τους) χωρίς προσφορά χρηματοδότησης με μηδενικό επιτόκιο. Η Fiat συμπεραίνει, συνεπώς, ότι μια επιδότηση που αποσκοπεί στη στήριξη της δραστηριότητας μιας δέσμιας τράπεζας θα είχε «άμεσο» αποτέλεσμα στις επιδόσεις της όσον αφορά τις πωλήσεις αυτοκινήτων. Η προσφυγή σε δέσμια τράπεζα θα είχε επίσης, σύμφωνα με άλλη εσωτερική έρευνα της Fiat, επίπτωση στους υπάρχοντες πελάτες της εταιρείας που θα επιθυμούσαν να αντικαταστήσουν το όχημά τους. Πράγματι, το ποσοστό των πελατών που αποφάσισαν να αγοράσουν και πάλι αυτοκίνητο Fiat ήταν υψηλότερο μεταξύ των πελατών που ωφελήθηκαν από χρηματοδότηση της δέσμιας τράπεζας κατά την προηγούμενη αγορά τους.

- (280) Όσον αφορά την επίπτωση μιας μεταβολής του κόστους χρηματοδότησης μιας δέσμιας τράπεζας, η Fiat υπέβαλε ορισμένα ποσοτικά στοιχεία, αναφέροντας ότι μια αύξηση του κόστους χρηματοδότησης κατά 100 μονάδες βάσης θα μπορούσε να προκαλέσει μείωση του ποσοστού διείσδυσης κατά 5 % έως 10 %. Έτσι, η πείρα της Fiat στην ευρωπαϊκή αγορά μέσω της FGA Capital φαίνεται ότι επιβεβαιώνει μια άμεση και αρνητική σχέση μεταξύ του κόστους χρηματοδότησης της δέσμιας τράπεζας και του ποσοστού διείσδυσης της. Ως εκ τούτου, η μείωση του κόστους χρηματοδότησης της BPF που προκαλείται από την κρατική εγγύηση μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση του βαθμού διείσδυσης.
- (281) Από την πλευρά της, η Toyota επιβεβαιώνει τη σημασία του ρόλου των δέσμιων τραπεζών για την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των πελατών στο σήμα και την αύξηση των πωλήσεων: η Toyota εκτιμά ότι η εμπιστοσύνη στις δέσμιες τράπεζες έχει αυξηθεί κατά 15 %, αλλά δήλωσε ότι δεν έχει τη δυνατότητα να προσδιορίσει ποσοτικά τον αντίκτυπο μιας αύξησης του κόστους χρηματοδότησης κατά 100 μ.β. στις πωλήσεις (διευκρινίζει, ωστόσο, ότι υπάρχει παρόμοιος αντίκτυπος).
- (282) Έτσι, από τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων τρίτων μερών συνάγεται ότι η μείωση του κόστους χρηματοδότησης μιας δέσμιας τράπεζας της επιτρέπει να προσφέρει στους δυνητικούς πελάτες της πιο ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης. Τέτοιες ανταγωνιστικές προσφορές δανείων έχουν άμεση επίπτωση στις πωλήσεις αυτοκινήτων και συνιστούν, ακόμη και σήμερα, έναν από τους βασικούς παράγοντες ανάπτυξης αυτών των πωλήσεων.
- (283) Ομοίως, δημοσίευση της Morgan Stanley, της 21ης Αυγούστου 2012, εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο το χαμηλό κόστος χρηματοδότησης από το οποίο επωφελείται ο κλάδος χρηματοδότησης ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων μπορεί να επιτρέψει στην εταιρεία να προσφέρει αυτοκίνητα το κόστος χρήσης των οποίων («Total Cost of Ownership» ή TCO) είναι μικρότερο από εκείνο των ανταγωνιστών. Γενικά, η μελέτη δείχνει ότι ο πρώτος παράγοντας κατά τον καθορισμό του κόστους χρήσης οχήματος είναι το κόστος χρηματοδότησης της δέσμιας τράπεζας του παραγωγού αυτοκινήτων⁽⁴²⁾. Μέσω των ελκυστικών προσφορών χρηματοδότησης, μια δέσμια τράπεζα συμβάλλει άμεσα στη μείωση του TCO των αυτοκινήτων της εταιρείας. Όμως, οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι ιδιαίτερα έντονες στα τμήματα Β και Γ της αγοράς, στα οποία συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεών του ομίλου PSA.
- (284) Πρόσφατη μελέτη της Moody's⁽⁴³⁾, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, επιβεβαίωσε τον ρόλο των δέσμιων τραπεζών, χαρακτηρίζοντάς τις «βασικά στοιχεία της στρατηγικής των αυτοκινητοβιομηχανιών». Επιπλέον, η μελέτη προβλέπει ότι, σε συνθήκες κρίσης και κάμψης των πωλήσεων, οι αυτοκινητοβιομηχανίες θα είχαν την τάση να χρησιμοποιούν περισσότερο τις δέσμιες τράπεζες για να προωθήσουν τις πωλήσεις τους. Η ανάλυση του κινδύνου στρέβλωσης της αγοράς από την υπό εξέταση κρατική ενίσχυση πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη αυτό το συγκεκριμένο πλαίσιο.
- (285) Σύμφωνα με το σχέδιο βιωσιμότητας της BPF που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές, ο ρόλος των δέσμιων τραπεζών αναμένεται να ενισχυθεί στο μέλλον για τέσσερις βασικούς παράγοντες (βλ. αιτιολογική σκέψη 116).
- (286) Ως εκ τούτου, η κρατική εγγύηση θα έχει άμεσο αντίκτυπο στην ανταγωνιστική συμπεριφορά της BPF, ο ήδη σημαντικός ρόλος της οποίας αναμένεται να ενταθεί σύμφωνα με τις τάσεις της αγοράς, όπως περιγράφονται στο σχέδιο βιωσιμότητας που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 285 ανωτέρω.
- (287) Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στο έδαφος της Ένωσης είναι παρόντα πολλά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και υπάρχει κυκλοφορία κεφαλαίων μεταξύ των κρατών μελών.
- (288) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το εξεταζόμενο μέτρο ενδέχεται να ενισχύσει τη θέση της BPF σε σχέση με τους ανταγωνιστές της στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.
- (289) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η εν λόγω κρατική εγγύηση συνιστά κρατική ενίσχυση το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης της οποίας ανέρχεται σε 486 εκατ. ευρώ. Ενώ άμεσος δικαιούχος της εν λόγω εγγύησης είναι η BPF, σε τελική ανάλυση, θα ωφεληθεί ο όμιλος στο σύνολό του, εφόσον η δραστηριότητα της BPF είναι να χρηματοδοτεί τις πωλήσεις της κύριας δραστηριότητας του ομίλου, της κατασκευής αυτοκινήτων.

⁽⁴²⁾ Βλ. Morgan Stanley, 21 Αυγούστου 2012, «Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW».

⁽⁴³⁾ Βλ. Moody's, 5 Φεβρουαρίου 2013, «Key rating drivers for European car financiers».

8.1.2. ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ E&A «50CO₂CARS»

- (290) Οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις ⁽⁴⁴⁾ του ομίλου PSA για την υλοποίηση του έργου E&A «50CO₂Cars» ανταποκρίνονται στον ορισμό της κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ. Οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν το παρόν μέτρο ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

8.1.2.1. **Σχετικά με την ύπαρξη κρατικών πόρων**

- (291) Αυτές οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις προέρχονται από πιστώσεις του προϋπολογισμού που καταβάλλει το δημόσιο στον ADEME για τη δράση «όχημα του μέλλοντος» του μελλοντικού προγράμματος επενδύσεων. Πράγματι, οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις που χορήγησε η Γαλλία στο έργο «50CO₂Cars» εντάσσονται στο πλαίσιο του προγράμματος των «μελλοντικών επενδύσεων» που τέθηκε σε εφαρμογή με τον διορθωτικό προϋπολογισμό αριθ. 2010-237 της 9ης Μαρτίου 2010. Αυτό επιβεβαιώνει την κρατική προέλευση αυτού του μέτρου.

8.1.2.2. **Σχετικά με την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος**

- (292) Συμβάλλοντας στις δαπάνες E&A του ομίλου, η επιδότηση παρέχει στον όμιλο PSA οικονομικό πλεονέκτημα.

8.1.2.3. **Σχετικά με τον επιλεκτικό χαρακτήρα του πλεονεκτήματος**

- (293) Το μέτρο απευθύνεται ειδικά στους φορείς υλοποίησης του έργου E&A «50CO₂Cars», στο οποίο συμμετέχει ο όμιλος PSA, και δεν μπορεί συνεπώς να θεωρηθεί ως μέτρο γενικής εφαρμογής.

8.1.2.4. **Σχετικά με τους όρους επηρεασμού των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών και τη νόθευση του ανταγωνισμού**

- (294) Εφόσον ο όμιλος PSA δραστηριοποιείται στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, έναν οικονομικό τομέα ανοικτό στο ενδοευρωπαϊκό εμπόριο, το μέτρο μπορεί να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, να μεταβάλει τη θέση του ομίλου PSA στις σχετικές αγορές σε σχέση με τους ανταγωνιστές του και να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.
- (295) Συνεπώς, η Επιτροπή είναι σε θέση να συμπεράνει ότι η χρηματοδοτική στήριξη που χορηγεί το γαλλικό κράτος στον όμιλο PSA υπό μορφή επιστρεπτών προκαταβολών για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» συνιστά σαφώς κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.
- (296) Τέλος, η Επιτροπή αναγνωρίζει την ιδιαίτερη φύση των επιστρεπτών προκαταβολών ως μέσο κρατικών ενισχύσεων. Εάν πρόκειται πράγματι για «δάνειο» υπέρ του ομίλου PSA για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars», η εξόφληση του δανείου αυτού θα εξαρτηθεί από την ολοκλήρωση αυτού του έργου E&A. Δεδομένου ότι οι πιθανότητες επιτυχίας και αποτυχίας είναι άγνωστες εκ των προτέρων, είναι αδύνατο να υπολογίσει η Επιτροπή το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης των ενισχύσεων με τη μορφή επιστρεπτών προκαταβολών. Συνεπώς, με βάση τη δυσμενέστερη δυνατή προοπτική, δηλ. το να μην υπάρξει καμία επιστροφή, η Επιτροπή θα θεωρήσει για λόγους σύνεσης το σύνολο της επιστρεπτέας προκαταβολής ως προσαύξηση του ποσού της εν λόγω κρατικής ενίσχυσης.

8.2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

- (297) Το άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ προβλέπει εξαιρέσεις από τη γενική αρχή του ασυμβίβαστου που ορίζεται στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ προφανώς δεν εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση.
- (298) Στην απόφασή της, η Επιτροπή είχε κηρύξει την ενίσχυση προσωρινά συμβιβάσιμη βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή έκρινε, ωστόσο, ότι η δημόσια εγγύηση, που αποσκοπούσε άμεσα στην αντιμετώπιση των προβλημάτων ρευστότητας της BPF, παρείχε επίσης όφελος στον όμιλο PSA. Άλλωστε, οι γαλλικές αρχές δεν έχουν αμφισβητήσει τη γνώμη αυτή. Η Επιτροπή υπογράμμισε ακόμη ότι τα προβλήματα ρευστότητας της τραπεζικής θυγατρικής απορρέουν από τα διορθωτικά προβλήματα του ομίλου. Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να υποβάλουν σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA στο σύνολό του, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες κατευθυντήριες γραμμές «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», που θα διασφαλίσει επίσης τη βιωσιμότητα της BPF. Σύμφωνα με τη δέσμευσή τους, οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν σχέδιο βιωσιμότητας της BPF και σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA.

⁽⁴⁴⁾ Οι χρηματοδοτήσεις αυτές αρχικά κοινοποιήθηκαν ως επιδοτήσεις (ύψους 24,5 εκατ. ευρώ) και επιστρεπτές προκαταβολές (ύψους 61,4 εκατ. ευρώ). Λαμβάνοντας υπόψη το προτεινόμενο από τις γαλλικές αρχές αντισταθμιστικό μέτρο (όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 256 ανωτέρω), τελικά θα λάβουν τη μορφή επιστρεπτέας προκαταβολής ύψους 85,9 εκατ. ευρώ.

- (299) Όσον αφορά το σχέδιο βιωσιμότητας της BPF, αυτό πρέπει να αναλυθεί υπό το πρίσμα του τμήματος 2 της ανακοίνωσης της Επιτροπής περί της αποκατάστασης της βιωσιμότητας και αξιολόγησης των μέτρων αναδιάρθρωσης στον χρηματοπιστωτικό τομέα στο πλαίσιο της παρούσας κρίσης βάσει των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Όσον αφορά το σχέδιο αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή έχει ήδη αποφανθεί στην αιτιολογική σκέψη 84 της απόφασης διάσωσης ότι το σχέδιο αυτό πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και, ειδικότερα, των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης». Πράγματι, οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν με στόχο την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας μιας επιχείρησης και θα πρέπει, συνεπώς, να είναι σύμφωνες με τις κατευθυντήριες γραμμές «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», που θα αποτελέσουν τη νομική βάση της αξιολόγησης. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι το συμπέρασμα αυτό δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι μέρος των ενισχύσεων που προβλέπονται στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης έχει τη μορφή ενός έργου E&A. Πράγματι, η ενσωμάτωση μιας διάστασης E&A σε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι αποδεκτή με τη διπλή προϋπόθεση ότι οι σχεδιαζόμενες δραστηριότητες είναι πραγματικά απαραίτητες για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης και ότι όλα τα στοιχεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης (συμπεριλαμβανομένης της προσπάθειας E&A) πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπουν οι προαναφερθείσες κατευθυντήριες γραμμές «διάσωσης και αναδιάρθρωσης».
- (301) Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 21 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», οι όροι που επιβάλλονται για να κριθεί συμβίβαστη η δημόσια στήριξη της προσπάθειας E&A της προβληματικής επιχείρησης δεν πρέπει να οδηγούν σε καταστρατήγηση των αρχών των κανόνων του κοινού δικαίου για μια επιχείρηση σε καλή οικονομική κατάσταση.
- (302) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν επέκρινε την επιλογή των νομικών βάσεων.

8.3. ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

- (303) Για να επωφεληθεί από τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, η επιχείρηση πρέπει, καταρχήν, να μπορεί να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση, όπως ορίζεται στο μέρος 2.1 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν.
- (304) Στην αιτιολογική σκέψη 150 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι ο όμιλος PSA ήταν προβληματικός κατά την έννοια του σημείου 11 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν. Πράγματι, οι συνήθεις δείκτες μιας προβληματικής επιχείρησης υπάρχουν στην προκειμένη περίπτωση, και ιδίως: αυξανόμενο επίπεδο ζημιών, μείωση του κύκλου εργασιών, ύπαρξη πλεονάζουσας ικανότητας, μείωση του ακαθάριστου περιθωρίου αυτοχρηματοδότησης, μείωση των μεριδίων αγοράς. Επιπλέον, το γεγονός ότι η BPF δεν μπόρεσε να οριστικοποιήσει το σχέδιο χρηματοδότησης της για την περίοδο 2013-2016 χωρίς την κρατική εγγύηση αποδεικνύει επαρκώς την αδυναμία του ομίλου να εξασφαλίσει την ανόρθωσή του με δικούς του πόρους ή με κεφάλαια από τους ιδιοκτήτες/μετόχους ή από πηγές της αγοράς.
- (305) Στην αιτιολογική σκέψη 151 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο όμιλος PSA, και έμμεσα και κατά συνέπεια, η BPF, είναι προβληματικές επιχειρήσεις κατά την έννοια του σημείου 2.1 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης».
- (306) Στην αιτιολογική σκέψη 152 της εν λόγω απόφασης, η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι ούτε ο όμιλος PSA, ούτε η θυγατρική του BPF είναι νεοσύστατες επιχειρήσεις και, εφόσον ο δικαιούχος είναι όμιλος, δεν υπάρχει λόγος να θεωρηθεί ότι οι δυσκολίες της επιχείρησης είναι το αποτέλεσμα εσωτερικής κατανομής των δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου. Πράγματι, όπως ανέφεραν οι γαλλικές αρχές, οι δυσκολίες του ομίλου είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με λόγους που αφορούν τον όμιλο και με την κάμψη της αγοράς αυτοκινήτων στην Ευρώπη.
- (307) Η Επιτροπή εκτιμά, λοιπόν, ότι δεν συντρέχει λόγος επανεξέτασης της εκτίμησης που περιλαμβάνεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας σχετικά με την επιλεξιμότητα της εταιρείας βάσει των παραγράφων 11 και 13 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν αμφισβήτησε αυτό το σημείο.
- (308) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται οι όροι που προβλέπονται στο τμήμα 2.1 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης».

⁽⁴⁵⁾ EE C 195 της 19.8.2009 σ. 9.

8.4. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

8.4.1. ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (309) Ενόψει της μακροχρόνιας επιδείνωσης της κατάστασής του, ο όμιλος PSA έδωσε σε εφαρμογή, από το 2012, μέτρα που μπορούν να ευνοήσουν την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ομίλου στο πλαίσιο του σχεδίου «Rebond 2015». Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας του ομίλου στο τμήμα Β και τα προβλεπόμενα μέτρα εξοικονόμησης. Το σχέδιο «Rebond 2015» περιλαμβάνει:
- α) Αναδιοργάνωση της βιομηχανικής βάσης της Γαλλίας και μείωση του διαρθρωτικού κόστους για εκτιμώμενη επίπτωση 600 εκατ. ευρώ, που ανακοινώθηκε στις 12 Ιουλίου 2012. Το σχέδιο αυτό προβλέπει τη διακοπή της παραγωγής στο Aulnay το 2014, την προσαρμογή της βιομηχανικής υποδομής της Rennes και την ανάπλαση των εγκαταστάσεων Aulnay και Rennes και την προσαρμογή των δομών του ομίλου.
 - β) Μείωση των κεφαλαιουχικών δαπανών (CAPEX) κατά 550 εκατ. ευρώ, αισθητή ήδη από το 2013, όταν έπαψαν οι αυξήσεις των επενδύσεων σε παραγωγική ικανότητα στη Ρωσία, τη Λατινική Αμερική και την Κίνα.
 - γ) Βελτιστοποίηση του κόστους παραγωγής που είναι ιδίως αποτέλεσμα της συμμαχίας με GM για ποσό 350 εκατ. ευρώ, ενώ το ήμισυ των κερδών προέρχεται από τις πρώτες συνέργειες «Achats» της συμμαχίας και το υπόλοιπο 50 % από τα σχέδια δράσης για το ανά μονάδα κόστος σχεδιασμού και παραγωγής.
- (310) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε δύο είδη αμφιβολιών όσον αφορά την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης.
- α) Καταρχάς, η Επιτροπή έκρινε ότι οι υποθέσεις για την εξέλιξη της αγοράς θα μπορούσαν να αποδειχθούν υπερβολικά αισιόδοξες.
 - β) Κατά δεύτερο λόγο, η Επιτροπή θέλησε να εξακριβώσει κατά πόσο το έργο «50CO₂Cars» θα μπορούσε να συμβάλει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης.

8.4.1.1. Σχετικά με τις παραδοχές για την εξέλιξη της αγοράς,

- (311) Οι παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων μερών δεν είναι αντίθετες με την ορθότητα της χρήσης των προβολών του IHS Global Insight όσον αφορά την εξέλιξη της αγοράς. Ειδικότερα, οι παρατηρήσεις της Fiat επιβεβαιώνουν ότι πρόκειται για τη βασική πηγή των χρηματοοικονομικών προβλέψεων για τις αυτοκινητοβιομηχανίες.
- (312) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι προβλέψεις αυτές είναι ωστόσο πιο αισιόδοξες από τις προβλέψεις άλλων πηγών της αγοράς, όπως οι προβλέψεις της Standard & Poor's ⁽⁴⁶⁾.
- (313) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η επικαιροποίηση των προβλέψεων του κύκλου εργασιών σε σχέση με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας απαντά εν μέρει στην αμφιβολία που είχε εκφράσει ως προς την αξιοπιστία των προβλέψεων που υπέβαλε η Γαλλία, κατά το προκαταρκτικό στάδιο της έρευνας. Επιπλέον, παρά τη μείωση του κύκλου εργασιών, οι δαπάνες για την προβλεπόμενη επένδυση κεφαλαίου δεν έχουν μειωθεί στις προβλέψεις προεξοφλημένων ταμειακών ροών, γεγονός που δεν θα επηρεάσει αρνητικά τις μελλοντικές πωλήσεις.
- (314) Οι ενδεχόμενες αποκλίσεις των διάμεσων προβλέψεων θα αναλυθούν υπό το πρίσμα των συνεπειών που θα μπορούσαν να έχουν στην ικανότητα της PSA να συνεχίσει τη δραστηριότητά της βάσει δυσμενούς σεναρίου. Οι δυσκολίες του ομίλου, που είχαν προκαλέσει την παρέμβαση του κράτους, συνδέονταν με την ικανότητα της BPF να αναχρηματοδοτηθεί σε ικανοποιητικό βαθμό στις αγορές, ώστε να είναι σε θέση να χρηματοδοτεί τις πωλήσεις αυτοκινήτων του ομίλου. Εξάλλου, ακόμη και μετά την απομείωση της συνολικής αξίας των στοιχείων ενεργητικού του τμήματος της αυτοκινητοβιομηχανίας, που διαπιστώθηκε στους λογαριασμούς στις 31 Δεκεμβρίου 2012, για ποσό 3 888 εκατ. ευρώ, η Γαλλία δεν ενημέρωσε την Επιτροπή ότι τα ίδια κεφάλαια του ομίλου ήταν ανεπαρκή. Η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει να επικεντρώσει την ανάλυσή της στο επίπεδο του καθαρού βιομηχανικού χρέους του ομίλου με βάση το δυσμενές σενάριο.
- (315) Οι αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη βιωσιμότητα του ομίλου έχουν αρθεί με τη δέσμευση της Γαλλίας, που περιγράφεται στην ενότητα 7.1 ανωτέρω, να επιβληθεί στην PSA να θέσει σε εφαρμογή επαρκή μέτρα για να καλυφθεί κάθε διαφορά ρευστότητας που θα προέκυπτε από μια αρνητική εξέλιξη των πωλήσεων και η οποία θα ενείχε τον κίνδυνο εκτροχιασμού του καθαρού χρέους της PSA. Το επίπεδο του χρέους [...] * θα μειωθεί κάτω από [...] * δισεκατ. ευρώ, επίπεδο σύμφωνο με τις τρέχουσες προβλέψεις των αναλυτών. Η δέσμευση αυτή παρέχει στον όμιλο τη

⁽⁴⁶⁾ Η έκθεση «For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region», της 24ης Απριλίου 2013, δεν προβλέπει την επάνοδο της ευρωπαϊκής αγοράς όσον αφορά τους όγκους στο επίπεδο του 2011 πριν από το 2018, ενώ οι προβλέψεις του IHS προβλέπουν μια τέτοια επάνοδο ήδη από το 2014.

δυνατότητα να επιλέξει το πλέον κατάλληλο μέσο για να σταθεροποιήσει το καθαρό χρέος του, όπως, για παράδειγμα, η μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή των πωλήσεων συμμετοχών. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Γαλλία έχει αναλάβει τη δέσμευση να κοινοποιήσει εκ νέου το σύνολο του σχεδίου σε περίπτωση αποτυχίας των διορθωτικών μέτρων ή υπέρβασης ενός στόχου σε σχέση με την καθαρή οφειλή επί δύο συναπτά έτη.

- (316) Βάσει των προαναφερθέντων, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι έχουν αρθεί οι αμφιβολίες ως προς την αποκατάσταση της βιωσιμότητας που αναφέρονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας.

8.4.1.2. Σχετικά με τη συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA

- (317) Στην αιτιολογική σκέψη 167 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τη συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αναδιάρθρωση και την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA.

α) Εισαγωγική παρατήρηση σχετικά με την αμφισβήτηση από τη Γαλλία της προτεινόμενης μεθόδου ανάλυσης στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας

- (318) Από την αιτιολογική σκέψη 152 ανωτέρω προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν τη μεθοδολογία που προτείνει η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας για να εξακριβωθεί η ύπαρξη, και ενδεχομένως να εκτιμηθεί το μέγεθος της συμβολής του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της PSA. Σύμφωνα με τη Γαλλία, μετά την ολοκλήρωση της προκαταρκτικής της εξέτασης, οι αμφιβολίες της Επιτροπής βασίζονται στην υπόθεση ότι το έργο «50CO₂Cars» «θα ήταν αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA μόνο εφόσον θα μπορούσε να του επιτρέψει να ανακτήσει τη συσσωρευμένη υστέρηση στον τομέα της E&A έναντι των ανταγωνιστών του». Εξάλλου, η μέθοδος που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή βασίζεται σε ένα «καινοτόμο από νομική άποψη» κριτήριο την αναγκαιότητα του οποίου αμφισβητούν οι γαλλικές αρχές, ενώ θεωρούν επαρκή τα άλλα επιχειρήματα που προβλήθηκαν για να αποδειχθεί η θετική συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου.

- (319) Η Επιτροπή αμφισβητεί ότι η μέθοδος που πρότεινε στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας μπορεί να συνοψιστεί με τον τρόπο αυτό και επιθυμεί να διατυπώσει τις ακόλουθες διευκρινίσεις.

- (320) Η αιτιολογική σκέψη 17 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» ορίζει ότι «η αναδιάρθρωση [...] βασίζεται σε ένα εφικτό, συγκροτημένο και διεξοδικό πρόγραμμα για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας μιας επιχείρησης». Η επίτευξη αυτού του στόχου της «αναδιοργάνωσης και του εξορθολογισμού των δραστηριοτήτων της επιχείρησης σε αποτελεσματικότερη βάση» μπορεί να υλοποιηθεί με μέτρα διαφόρων τύπων:

— «εγκατάλειψη ζημιογόνων δραστηριοτήτων»,

— «αναδιάρθρωση υφιστάμενων δραστηριοτήτων που μπορούν να καταστούν εκ νέου ανταγωνιστικές»,

— «διαφοροποίηση προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης νέων και αποδοτικών δραστηριοτήτων».

- (321) Η Επιτροπή πιστεύει ότι ο τρίτος πυλώνας της «διαφοροποίησης» είναι αυτός που μπορεί να δικαιολογήσει κατ' εξοχήν την ένταξη δραστηριοτήτων E&A σε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης. Η αιτιολόγηση αυτή θα στηριζόταν, κατά περίπτωση, στην ανάγκη να βοηθηθεί η προβληματική επιχείρηση να αποκτήσει νέες αποδοτικές αγορές με τον αναπροσανατολισμό της παραγωγής της μέσω της καινοτομίας.

- (322) Όπως προκύπτει από τις παρατηρήσεις τους (που συνοψίζονται στην αιτιολογική σκέψη 149 ανωτέρω), οι γαλλικές αρχές φαίνεται ότι συμερίζονται αυτή την ανάλυση και θεωρούν ότι η διατήρηση επενδύσεων E&A μπορεί να επιτρέψει σε μια προβληματική επιχείρηση να «ανακτήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της». Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα προηγούμενα που ανέφερε η Γαλλία στην υποσημείωση 30 στην αιτιολογική σκέψη 149 ανωτέρω δεν είναι συναφή με το θέμα. Πρέπει πράγματι να διαπιστωθεί ότι δεν αφορούσαν φακέλους για τους οποίους, όπως στην προκειμένη περίπτωση, η εφαρμογή ενός έργου έρευνας E&A στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης ήταν πιθανό να συμβάλει θετικά στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας μιας προβληματικής επιχείρησης, αλλά μάλλον περιπτώσεις για τις οποίες η Επιτροπή έκρινε ότι η αποκατάσταση της βιωσιμότητας θα μπορούσε να επιτευχθεί με την προώθηση νέων προϊόντων που είναι αποτέλεσμα «υφιστάμενων» γνώσεων (που δεν λαμβάνονται με την E&A). Συνεπώς, από την αιτιολογική σκέψη 51 της απόφασης της Επιτροπής της 1.12.2004 (Κρατική ενίσχυση — Γαλλία — Société Bull, υπόθεση C-504/03) συνάγεται ότι η νέα σειρά εξυπηρετητών, ο ρόλος των οποίων κρίθηκε πράγματι «πολύ σημαντικός» ως προς τον κύκλο εργασιών και το λειτουργικό περιθώριο, βασιζόταν σε μια τεχνολογία που κατέχει η Intel και δεν την ανέπτυξε ο δικαιούχος της ενίσχυσης. Επίσης, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 98 της απόφασης της Επιτροπής της 3.7.2001 (Κρατική ενίσχυση — Ισπανία — Babcock Wilcox Espana SA, υπόθεση C-33/98), η τεχνολογία επιτρέπει στη Newco να καλύψει ένα νέο τμήμα της ισπανικής αγοράς υπήρχε ήδη. Τέλος, η Επιτροπή δεν αντιλαμβάνεται τη

συνάφεια της αιτιολογικής σκέψης 236 της απόφασης της, της 18.2.2004 (Κρατική ενίσχυση — Γερμανία — Bankgesellschaft Berlin AG, υπόθεση C-28/02), από την οποία προκύπτει ότι αρνήθηκε να προβεί σε τελική αξιολόγηση του ρόλου των «νέων προϊόντων και των νέων δικτύων εμπορίας» στο πλαίσιο της αποκατάστασης της βιωσιμότητας της προβληματικής τράπεζας.

- (323) Η Επιτροπή θα ήθελε να υπογραμμίσει ότι δεν πρέπει να συγχέεται αυτός ο στόχος με τον πολύ διαφορετικό στόχο της προώθησης της E&A και της καινοτομίας⁽⁴⁷⁾ που επιδιώκονται με άλλα είδη δημόσιων χρηματοδοτήσεων που χορηγούνται σε επιχειρήσεις οι οποίες δεν βρίσκονται σε δυσχερή θέση. Στο σημείο αυτό, πρέπει να υπενθυμιστεί η αιτιολογική σκέψη 20 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν, το οποίο διευκρινίζει σαφέστατα:

«Δεδομένου ότι απειλείται η ίδια της η ύπαρξη, μια προβληματική επιχείρηση δεν μπορεί να θεωρείται ως το ενδεδειγμένο μέσο για την προώθηση άλλων πολιτικών στόχων μέχρις ότου εξασφαλιστεί η βιωσιμότητά της. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων χωρίς να επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βάρος του κοινού συμφέροντος, μόνον εφόσον τηρούνται οι όροι που παρατίθενται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές [...]»

- (324) Η Επιτροπή θεωρεί ότι μία και η αυτή ενίσχυση δεν μπορεί να επιδιώκει αποτελεσματικά δύο διαφορετικούς στόχους και ότι, κατά συνέπεια, κάθε ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος στο πλαίσιο ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης, έστω και αν παρουσιάζεται από αυτό ως ικανή να έχει θετικό αντίκτυπο στην προώθηση της E&A, πρέπει να έχει ως σκοπό την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου. Οι λογαριασμοί τους πρέπει να εξετάζονται με βάση αυτό τον στόχο προτεραιότητας.

- (325) Επιπλέον, στο μέτρο που πρόκειται για «επένδυση» E&A, το κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει ότι οι χρηματοδοτούμενες δραστηριότητες είναι συνεπείς με το υπόλοιπο σχέδιο αναδιάρθρωσης (και αναγκαίες για την επιτυχία του). Πράγματι, η αιτιολογική σκέψη 45 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» ορίζει ότι:

«Η ενίσχυση δεν πρέπει με κανένα τρόπο να χρησιμεύει για τη χρηματοδότηση νέων επενδύσεων οι οποίες δεν είναι απαραίτητες για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης».

- (326) Για να αναλυθεί κατά πόσον η προσπάθεια E&A που εκπροσωπείται από το έργο «50CO₂Cars» είναι (ή όχι) εσωτερικό μέτρο που αποσκοπεί στη βελτίωση της βιωσιμότητας της προβληματικής επιχείρησης το οποίο θα μπορούσε, ενδεχομένως, να περιλαμβάνεται ως τέτοιο στο σχέδιο αναδιάρθρωσης (αιτιολογική σκέψη 35 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης»), η ανάλυση που παρουσίασε η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 168 έως 217 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας συνδέεται άμεσα με τις διατάξεις του σημείου 36 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», από τις οποίες προκύπτει σαφώς ότι «οι περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης» πρέπει να αποτελούν τη βάση για να αξιολογηθεί κατά πόσον τα προτεινόμενα μέτρα είναι προσαρμοσμένα. Επίσης, στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέτασε διαδοχικά:

α) στις αιτιολογικές σκέψεις 168 έως 192, εάν το έργο «50CO₂Cars» ήταν ικανό να βοηθήσει τον όμιλο PSA να ανακτήσει την υστέρηση στον τομέα της E&A, στοιχείο που υποβλήθηκε από τις γαλλικές αρχές ως μία από τις διαρθρωτικές δυσκολίες που αντιμετώπιζε ο όμιλος στην αιτιολογική σκέψη 16·

β) στις αιτιολογικές σκέψεις 193 και 194, εάν το έργο «50CO₂Cars» ήταν ικανό να βοηθήσει τον όμιλο PSA να οργανώσει ορθολογικά τον βιομηχανικό του εξοπλισμό και τη διάρθρωση του κόστους του, και ιδίως του κόστους εργασίας του, εφόσον οι παράγοντες αυτοί παρουσιάστηκαν στην αιτιολογική σκέψη 15 ως άλλα διαρθρωτικά μειονεκτήματα που πλήττουν τον όμιλο PSA·

γ) στις αιτιολογικές σκέψεις 208 έως 217, εάν οι νέες τεχνολογίες «mild-hybridation» που προβλέπονται από το έργο «50CO₂Cars» θα μπορούσαν να προσφέρουν τη λύση για τις δυσκολίες της PSA, οι οποίες δεν είναι μόνο συγκυριακές (συρρίκνωση της ευρωπαϊκής αγοράς που προσδιορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 11 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας), αλλά και διαρθρωτικές (επίπτωση «ψαλίδας» που προσδιορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 14 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας).

- (327) Η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας βασίζεται συνεπώς στα στοιχεία που ανέφεραν οι γαλλικές αρχές κατά το στάδιο της προκαταρκτικής έρευνας, όπως οι περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσκολίες της επιχείρησης. Σε καμία περίπτωση η Επιτροπή δεν προσκόμισε κατάλογο σωρευτικών ή/και αποκλειστικών κριτηρίων με σκοπό να εξακριβώσει κατά πόσον το έργο «50CO₂Cars» ήταν (ή όχι) «προσαρμοσμένο» για την αναδιάρθρωση του ομίλου.

⁽⁴⁷⁾ Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 39 ανωτέρω, το πλαίσιο E&A&K δεν εφαρμόζεται στις προβληματικές επιχειρήσεις και αυτή η εξαίρεση ισχύει καθόλη τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης, όπως διευκρινίζει η αιτιολογική σκέψη 16 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης»: «Μόλις υπάρξει σχέδιο αναδιάρθρωσης η εκκαθάριση, για το οποίο ζητήθηκε ενίσχυση και μόλις αυτό εφαρμοστεί, κάθε περαιτέρω ενίσχυση θεωρείται ενίσχυση αναδιάρθρωσης».

- (328) Πρέπει να επισημανθεί ότι, κατά το προκαταρκτικό στάδιο της έρευνας, οι γαλλικές αρχές επικαλέστηκαν την τάση της αγοράς να υποκατασταθούν οι πωλήσεις πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων από τις πωλήσεις βενζινοκίνητων οχημάτων (που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 210 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας και επαναλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 147 ανωτέρω) όχι ως ένα από τα εμπόδια για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA, αλλά ως ένα απλό συγκυριακό στοιχείο, παρά το οποίο θα υπήρχε, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 214 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας, «σύμφωνα με τις μελέτες αγοράς που πραγματοποίησε η PSA, [...] ευκαιρίες στην αγορά για οικονομικά υβριδικά πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα».
- (329) Σε κάθε περίπτωση, σκοπός της παρούσας επίσημης διαδικασίας είναι να παρέχεται η δυνατότητα στο κράτος μέλος να προσκομίζει όλα τα δικαιολογητικά στοιχεία που θεωρεί αναγκαία για το βάσιμο της υπό εξέταση ενίσχυσης, και ιδίως να παρέχει διευκρινίσεις για τις περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης τις οποίες είχε ενδεχομένως παραλείψει να περιγράψει στην προκαταρκτική φάση. Αυτό ακριβώς έπραξαν οι γαλλικές αρχές στην προκειμένη περίπτωση.

β) Ανάλυση της συμβολής του έργου «50CO₂Cars» στην αναδιάρθρωση του ομίλου PSA

- (330) Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών (οι οποίες συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 147 έως 151 ανωτέρω), σκοπός του έργου «50CO₂Cars» είναι η απόκτηση του ελέγχου μιας τεχνολογίας για τη μείωση της κατανάλωσης και των εκπομπών CO₂ των κινητήρων ντίζελ με «προσιτό» κόστος.
- i) Συμβολή στην υπέρβαση των διαρθρωτικών μειονεκτημάτων του ομίλου PSA
- (331) **Αντιστροφή της πτωτικής τάσης των πωλήσεων κινητήρων ντίζελ:** στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες στην αιτιολογική σκέψη 211 ως προς τη συνοχή μιας επένδυσης σε E&A σε μια τεχνολογία υβριδικών οχημάτων ντίζελ με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, ενώ η τάση που διαπιστώθηκε πρόσφατα στην αγορά (και προβλέπεται για τα επόμενα έτη) θα ήταν μάλλον η υποκατάσταση των πωλήσεων κινητήρων ντίζελ με κινητήρες βενζίνης.
- (332) Ως προς το θέμα αυτό, σύμφωνα με τις αιτιολογήσεις της Γαλλίας στην αιτιολογική σκέψη 148 ανωτέρω ότι, όσον αφορά τη σημερινή διάρθρωση του παραγωγικού μηχανισμού του ομίλου PSA (που είναι κυρίως στραμμένη προς τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, που αντιπροσώπευαν το [60-80]* % των πωλήσεων στην Ευρώπη το 2012), μια στρατηγική «να αντισταθεί» ο όμιλος στη διαδικασία υποκατάστασης του ντίζελ από τη βενζίνη, αντί να ακολουθήσει μια «προορατική» στρατηγική θα μπορούσε να είναι λιγότερο κατάλληλη, βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στις παρατηρήσεις της στην αιτιολογική σκέψη 203 ανωτέρω, η κατασκευάστρια εταιρεία Toyota αναγνωρίζει ότι μπορεί να υπάρχει αγορά για τα υβριδικά ντίζελ, ακόμη και αν οι πωλήσεις τους είναι λιγότερες από τις πωλήσεις των βενζινοκίνητων υβριδικών λόγω του πρόσθετου κόστους για την τεχνολογία ντίζελ. Με την προοπτική αυτή, η ανάπτυξη μιας «προσιτής» υβριδικής λύσης ντίζελ την οποία προωθεί το έργο «50CO₂Cars» θα μπορούσε να συμβάλει, με την υλοποίησή του έργου, στην αντιμετώπιση της μείωσης των πωλήσεων πετρελαιοκίνητων οχημάτων που πλήττει σήμερα τον όμιλο PSA. Πιο μακροπρόθεσμα, και αν συνεχιστούν οι βασικές τάσεις που διαπιστώθηκαν μέχρι σήμερα (αν δηλαδή οι πωλήσεις υβριδικών οχημάτων με βενζινοκίνητο εξακολουθήσουν να είναι μεγαλύτερες από τις πωλήσεις υβριδικών ντίζελ), όπως προβλέπει η Toyota, τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία του υβριδικού συστήματος «50CO₂Cars» θα μπορούσαν να προσαρμοσθούν σε βάσεις βενζινοκίνητων (βλ. αιτιολογική σκέψη 50 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας).
- (333) Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεριζείται την άποψη των γαλλικών αρχών, ότι η στρατηγική της PSA για την ανάπτυξη μιας τεχνολογίας που θα μπορούσε να αποκαταστήσει την περιβαλλοντική εικόνα και να διατηρήσει την οικονομική ελκυστικότητα των κινητήρων ντίζελ για τους καταναλωτές, ιδίως τους Ευρωπαίους, θα μπορούσε να βελτιώσει βραχυπρόθεσμα/μεσοπρόθεσμα την αποδοτικότητα του βιομηχανικού μηχανισμού του ομίλου PSA και, ως εκ τούτου, να συμβάλει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας έως τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης.
- (334) **Κάλυψη της συσσωρευμένης υστέρησης στον τομέα της E&A:** αν και οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν την ορθότητα του κριτηρίου αυτού, από την αιτιολογική σκέψη 152γ) ανωτέρω προκύπτει ότι το έργο «50CO₂Cars» θα επέτρεπε να καλυφθεί η υστέρηση του ομίλου στον τομέα της E&A, ιδίως όσον αφορά την παραγωγικότητα των ασκούμενων δραστηριοτήτων τεχνολογικής καινοτομίας (συγκέντρωση των μέσων σε μια ερευνητική κοινοπραξία υπό την αιγίδα του ADEME), την τυποποίηση ορισμένων συστατικών στοιχείων αυτοκινήτων (ιδίως του συστήματος κίνησης), τις τεχνολογίες μείωσης της κατανάλωσης / των εκπομπών των κινητήρων ντίζελ, τα συστήματα κίνησης DCT. Οι προσπάθειες αυτές αποσκοπούν στο να καταστούν τα υβριδικά αυτοκίνητα πιο «προσιτά» για τους καταναλωτές, από την άποψη ότι η αρχιτεκτονική του υβριδικού συστήματος κίνησης θα είναι σε μεγάλο βαθμό τυποποιημένη και βέλτιστη σε όρους ενεργειακής απόδοσης και κόστους παραγωγής.
- (335) Στην αιτιολογική σκέψη 184 ανωτέρω, η GM υπογραμμίζει ότι οι κατασκευαστές έχουν θέσει σε εφαρμογή σε γενική κλίμακα τεχνολογικά έργα για τη μείωση των εκπομπών αερίων και στην αιτιολογική σκέψη 189 ανωτέρω, η Fiat επιβεβαιώνει ότι η εφαρμογή των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ που καθόρισε η ευρωπαϊκή νομοθεσία συνιστά πρόκληση στην οφείλει να ανταποκριθεί η κάθε αυτοκινητοβιομηχανία. Η Toyota, αφετέρου, θεωρεί ότι η ανάπτυξη των περιβαλλοντικών τεχνολογιών θα αποτελέσει βασικό παράγοντα των πωλήσεων για τους κατασκευαστές (βλ. αιτιολογική

σκέψη 203 ανωτέρω). Στο πλαίσιο αυτό της «τεχνολογικής άνηθης» για τη μείωση της κατανάλωσης/των εκπομπών CO₂, και χωρίς να παραβλέπει τη δυσκολία πρόβλεψης των δυνατοτήτων εμπορικής εκμετάλλευσης στο μέλλον των ερευνών που διεξάγονται σήμερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι το να διατηρήσει ένας κατασκευαστής οχημάτων που αντιμετωπίζει δυσκολίες ένα επίπεδο τεχνολογικής φιλοδοξίας αποτελεί εχέγγυο για την επιτυχία της αναδιάρθρωσης του. Η συσσώρευση καθυστερήσεων στον τομέα της E&A θα μπορούσε, αντιθέτως, να υπονομεύσει σημαντικά την προοπτική ανάκαμψης των πωλήσεων βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα και των προοπτικών αποκατάστασης της βιωσιμότητας της επιχείρησης.

- (336) Βάσει όλων των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το έργο «50CO₂Cars» μπορεί, πράγματι, να συμβάλει στη διόρθωση ορισμένων διαρθρωτικών μειονεκτημάτων του ομίλου PSA.

ii) Προσαρμογή του βιομηχανικού εξοπλισμού στις προκλήσεις της τεχνολογίας «mild-hybridation»

- (337) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσο τα προβλεπόμενα μέσα για την ανάπτυξη μιας τεχνολογίας «mild-hybridation» είναι συνεπή με τον εξορθολογισμό της παραγωγικής ικανότητας που προβλέπεται από στο υπόλοιπο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

- (338) Από την αιτιολογική σκέψη 154 ανωτέρω συνάγεται ότι οι βιομηχανικές επενδύσεις που υπαγορεύονται από την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars», και ιδίως η προσαρμογή της παραγωγικής ικανότητας στους νέους κινητήρες ντίζελ και στα υβριδικά συστήματα, θα παραμείνουν περιορισμένες σε σχέση με το σύνολο των προβλεπόμενων επενδύσεων για τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Εξάλλου, η δημοσιονομική τους επίπτωση έχει ενσωματωθεί στα αριθμητικά στοιχεία που κοινοποίησαν οι γαλλικές αρχές. Τέλος, στον τομέα των συστημάτων κίνησης, η Επιτροπή συμπεριφέρει την άποψη των γαλλικών αρχών ότι η επαναφορά στο εσωτερικό του ομίλου της παραγωγής η οποία σήμερα ανατίθεται σε ιάπωνες προμηθευτές θα συμβάλει, σε περίπτωση επιτυχίας του έργου «50CO₂Cars», στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της PSA, αποκαθιστώντας τα περιθώρια του κατασκευαστή και απαλλάσσοντάς τον τόσο από το κόστος υλικοτεχνικής οργάνωσης όσο και από τους συναλλαγματικούς κινδύνους.

- (339) Με βάση τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προσαρμογή του βιομηχανικού εξοπλισμού της PSA στις προκλήσεις της τεχνολογίας «mild-hybridation» εντάσσεται στη λογική της αναδιάρθρωσης και της αποκατάστασης της βιωσιμότητας του ομίλου.

iii) Στροφή της επιχείρησης σε νέες και αποδοτικές δραστηριότητες

- (340) Στις παρατηρήσεις της (που συνοψίζονται στην αιτιολογική σκέψη 189 ανωτέρω), η Fiat ανέφερε, κατ' ουσίαν, ότι ο κινητήρας τον οποίο αφορά το έργο «50CO₂Cars» φαίνεται από τεχνική άποψη «εφικτός», αλλά ενέχει τον κίνδυνο να αυξηθεί το κόστος ανά μονάδα των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με αυτόν, με αποτέλεσμα η ευρεία διάδοση της τεχνολογίας που αναπτύσσεται να είναι οικονομικά αδύνατη.

- (341) Ως προς αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι η σημερινή υψηλή τιμή των τεχνολογιών «full-hybrid» εξηγεί γιατί αυτά έχουν αναπτυχθεί μόνο στα ανώτερα τμήματα της αγοράς (οχήματα «premium»). Η προβλεπόμενη στρατηγική και οι προσπάθειες E&A που καταβάλλουν η PSA και οι εταίροι της αποσκοπούν ακριβώς στην εξεύρεση μιας υβριδικής τεχνολογίας με καλύτερη σχέση κόστους/απόδοσης από τις διαθέσιμες επί του παρόντος λύσεις: μείωση κατά [10-20]* % των εκπομπών CO₂ σε σχέση με ένα ισοδύναμο μη υβριδικό αυτοκίνητο με κόστος κατά [70-80]* % χαμηλότερο από το κόστος του HY425

- (342) Στην αιτιολογική σκέψη 216 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε, ωστόσο, τις αντιρρήσεις της για το ότι δεν ήταν σε θέση να εκτιμήσει την επίπτωση των νέων τεχνολογιών «mild-hybridation» στις πωλήσεις και την κερδοφορία του ομίλου PSA, και δήλωσε ότι θα έπρεπε να έχει στη διάθεσή της χρηματοοικονομικούς δείκτες που χρησιμεύουν στην ανάλυση της καταλληλότητας αυτών των επενδύσεων σε E&A καθώς και στην ανάλυση των κινδύνων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την αποδοτικότητα του έργου.

- (343) Από την αιτιολογική σκέψη 150 ανωτέρω συνάγεται ότι, στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, χωρίς την κρατική ενίσχυση ειδικά για το έργο «50CO₂Cars» η PSA δεν θα μπορούσε να θέσει σε εφαρμογή ένα «αντίστροφο» έργο για να περιορίσει τις επενδύσεις στην E&A στο ελάχιστο, ώστε να συνεχίσει να τηρεί τις νέες κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Ο χρηματοοικονομικός δείκτης που κοινοποίησαν οι γαλλικές αρχές στον πίνακα 15 της

αιτιολογικής σκέψης 155β) ανωτέρω είναι μια καθαρή παρούσα αξία (εφεξής «ΚΠΑ») καλούμενη «διαφορική», η οποία, σε αντίθεση με τη «συνήθη» ΚΠΑ (η οποία αντιστοιχεί στο αναπροσαρμοσμένο ποσό των ταμειακών ροών —θετικών και αρνητικών— που προέρχονται από επενδύσεις), δεν επιτρέπει την αξιολόγηση της αναμενόμενης απόδοσης της επένδυσης, αλλά της διαφοράς απόδοσης μεταξύ δύο επενδύσεων, στην προκειμένη περίπτωση μεταξύ του έργου «50CO₂Cars» (με ή χωρίς κρατική ενίσχυση) και του «αντίστροφου» έργου.

(344) Λαμβάνοντας υπόψη ότι, ανεξάρτητα από το επιλεγόμενο προεξοφλητικό επιτόκιο ($[10-13]^*$ % ή $[13-15]^*$ %, το «αντίστροφο» έργο εξακολουθεί να εμφανίζει ΚΠΑ μεγαλύτερη από εκείνη του έργου «50CO₂Cars» χωρίς ενίσχυση (μεταξύ $[60-100]^*$ εκατ. ευρώ για την eDCT, μεταξύ $[60-100]^*$ εκατ. ευρώ για τον εξοπλισμό), οι γαλλικές αρχές συμπεραίνουν ότι, χωρίς την ενίσχυση, η εταιρεία θα ήταν φυσικό, να προβεί στην υλοποίηση του εναλλακτικού έργου αντί του «50CO₂Cars». Η Επιτροπή αμφισβητεί, ωστόσο, την εγκυρότητα αυτής της συλλογιστικής, επισημαίνοντας ότι η θα ήταν λογικό να θεωρηθεί ότι με ένα προεξοφλητικό επιτόκιο $[13-15]^*$ %, το οποίο οι γαλλικές αρχές άφησαν να εννοηθεί ότι θα αντανάκλυνε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα τρέχοντα «θεμελιώδη μεγέθη» των όρων χρηματοδότησης της επιχείρησης, ακόμη κι αν το ποσοστό $[10-13]^*$ % φαίνεται ότι γενικά είναι αυτό που επιλέγεται για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας των επενδύσεων, η PSA θα στρεφόταν με μεγαλύτερη προθυμία προς το αντίστροφο έργο αντί του «50CO₂Cars», στο μέτρο που η σχετική αποδοτικότητα δύο συνιστωσών του θα ήταν ανώτερη: από $[50-60]^*$ εκατ. ευρώ για την eDCT και από $[20-30]^*$ εκατ. ευρώ για τον εξοπλισμό.

(345) Σε τελική ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι:

α) αφενός, τα συμπεράσματα που ο προτεινόμενος «διαφορικός» δείκτης θα επέτρεπε να συναχθούν εξαρτώνται σε υπερβολικό βαθμό από ad hoc παραδοχές για το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της «διαφορικής» ΚΠΑ·

β) αφετέρου, η δομή αυτού του δείκτη δεν επιτρέπει μια οικονομική αξιολόγηση του συνολικού αντίκτυπου του έργου «50CO₂Cars» στις πωλήσεις και τις δημοσιονομικές προοπτικές του ομίλου, αλλά μόνο να συγκριθούν, με σταδιακό τρόπο, το κέρδος (και η αντίστοιχη επιβάρυνση) από την υλοποίηση του «50CO₂Cars» σε σχέση με αυτό που θα επιτυγχάνονταν, για δύο μόνο από τις συνιστώσες, με το αντίστροφο έργο.

(346) Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες που υπέβαλε η Γαλλία δεν επιτρέπουν να συνεκτιμηθούν τα αποτελέσματα του «συστήματος» του «mild-hybridation», το οποίο αφορά το έργο «50CO₂Cars». Ωστόσο, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, σε αντίθεση με το αντίστροφο έργο, το «50CO₂Cars» επιτρέπει, αφενός, να αντιμετωπιστούν διάφορα διαρθρωτικά μειονεκτήματα από τα οποία πάσχει ο όμιλος PSA σήμερα: το έργο αυτό θα του επιτρέψει να βελτιώσει την κατάσταση του σε θέματα τυποποίησης των συστατικών στοιχείων και να καλύψει ορισμένες υστερήσεις που είχε συσσωρεύσει ο όμιλος στον τομέα της E&A. Η περιορισμένη εμβέλεια του αντίστροφου έργου δεν δικαιολογεί μια τέτοια φιλοδοξία. Επιπλέον, οι σταδιακές εξελίξεις που προβλέπονται στο αντίστροφο έργο, ο διακηρυγμένος στόχος του οποίου είναι μόνο να τηρούνται τα κανονιστικά πρότυπα για τις εκπομπές CO₂, θα είναι πιθανώς ανεπαρκείς για την αποτελεσματική καταπολέμηση της συρρίκνωσης των πωλήσεων οχημάτων ντίζελ την οποία αντιμετωπίζει ο όμιλος. Τέλος, για να αξιολογηθεί η συνεκτικότητα των μέσων που είναι αναγκαία για καθένα από αυτά τα έργα με το υπόλοιπο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή συνέκρινε το συνολικό κόστος του έργου «50CO₂Cars» (ήτοι $[300-400]^*$ εκατ. ευρώ σύμφωνα με τον πίνακα 4 της αιτιολογικής σκέψης 41 ανωτέρω) και τις πρόσθετες δαπάνες και τους βιομηχανικούς κινδύνους που συνεπάγεται το αντίστροφο έργο: η πιθανή απώλεια περιθωρίου που προκαλείται από αυτό το φαινόμενο δεν είναι αμελητέα και εκτιμάται σε $[500-700]^*$ εκατ. ευρώ στην αιτιολογική σκέψη 148 ανωτέρω.

(347) Σε τελική ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αντίθεση με τις σταδιακές βελτιώσεις που προβλέπονται στο αντίστροφο έργο, η τεχνολογική τομή που επιφέρει το έργο «50CO₂Cars» ενδέχεται να προσφέρει, σε περίπτωση επιτυχίας, μια αναπτυξιακή δυναμική στην PSA με ορίζοντα το 2020, επιτρέποντας στον όμιλο PSA «να διαφοροποιηθεί, στρεφόμενος σε νέες και αποδοτικές δραστηριότητες». Επίσης το έργο «50CO₂Cars» συμβάλλει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου καλύτερα από το αντίστροφο έργο.

iv) *Μερικό συμπέρασμα σχετικά με τη συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA*

(348) Από την ανάλυση των ανωτέρω συνάγεται ότι, ως συνιστώσα του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το έργο «50CO₂Cars» συμβάλλει θετικά στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA: η προσαρμογή του βιομηχανικού εξοπλισμού της που καθιστά αναγκαία η εφαρμογή του είναι σύμφωνη με τη στρατηγική και τα μέσα που διατίθενται για την αναδιάρθρωση και, σε περίπτωση επιτυχίας, το έργο θα συμβάλει όχι μόνο στο να διορθωθούν οι επιπτώσεις των διαρθρωτικών δυσκολιών της επιχείρησης (υψηλή ευπάθεια στις εξελίξεις των πωλήσεων αυτοκινήτων ντίζελ στην Ευρώπη και υστέρηση σε ορισμένους τομείς της E&A), αλλά θα επιτρέψει επίσης να διαφοροποιηθεί η παραγωγή του ομίλου με τη στροφή προς «νέες και αποδοτικές» δραστηριότητες που θα μπορούσαν να του δώσουν μια αναπτυξιακή ώθηση με ορίζοντα το 2020.

8.4.2. ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ BPF

- (349) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι δυσκολίες της BPF προέρχονται από τη σχέση αλληλεξάρτησης με τον όμιλο PSA που οδήγησε στην υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της τράπεζας στις 14 Φεβρουαρίου 2013 από την S&P σε BB +, σε μη κατάλληλη για επένδυση (non-investment grade), παρά την έγκριση της ενίσχυσης διάσωσης.
- (350) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας έχουν άρει τις αμφιβολίες της σχετικά με την αύξηση του μεγέθους του ισολογισμού και του ποσοστού επισφαλών απαιτήσεων της BPF.
- (351) Η Επιτροπή εμμένει κατά συνέπεια στο συμπέρασμα στο οποίο είχε καταλήξει στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας και το οποίο δεν έχει αμφισβητηθεί από κανένα ενδιαφερόμενο μέρος, δηλαδή ότι το πρόβλημα που αντιμετωπίζει η BPF είναι πρόβλημα ρευστότητας που οφείλεται αποκλειστικά στη σχέση της με τον όμιλο PSA. Ως εκ τούτου, εφόσον έχουν αρθεί οι αμφιβολίες ως προς την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου, πρέπει να θεωρηθεί ότι το ίδιο ισχύει και όσον αφορά το σχέδιο βιωσιμότητας της BPF.

8.5. ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΘΕ ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΝΟΘΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

8.5.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

- (352) Το σημείο 38 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» προβλέπει ότι, για να είναι δυνατή η έγκριση των ενισχύσεων από την Επιτροπή, πρέπει να λαμβάνονται αντισταθμιστικά μέτρα για να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις των ενισχύσεων στους όρους των συναλλαγών. Διαφορετικά, οι ενισχύσεις θα πρέπει να θεωρούνται «αντίθετες προς το κοινό συμφέρον» και να κηρύσσονται ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά. Ο όρος αυτός εκφράζεται συνήθως με περιορισμό της παρουσίας την οποία μπορεί να διατηρήσει η επιχείρηση στην ή στις αγορές της, μετά το πέρας της περιόδου αναδιάρθρωσης.
- (353) Υπενθυμίζεται ότι οι γαλλικές αρχές είχαν προτείνει αρχικά τα ακόλουθα μέτρα: πρόσθετες μειώσεις των CAPEX (κεφαλαιουχικών δαπανών), κατάργηση παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος ενός ανταγωνιστή, παραίτηση από την ανάπτυξη και την παραγωγή υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση και ένα μέτρο για τον καθορισμό ανώτατου ποσοστού διείσδυσης της BPF στην αγορά.
- (354) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τον χαρακτηρισμό ορισμένων από τα μέτρα αυτά ως αντισταθμιστικών μέτρων, είτε ως προς την επάρκειά τους λόγω των όρων εφαρμογής τους.
- (355) Με το πέρας της παρούσας επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή έχει την άποψη ότι, τουλάχιστον για τα μέτρα που έχουν ήδη αποφασιστεί και τείνει σε εφαρμογή από την PSA πριν από την κοινοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, τα μέτρα που περιγράφονται στο τμήμα 2.4.5 ανωτέρω δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «αντισταθμιστικά» σύμφωνα με τις παραγράφους 38 και επόμενες των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», αλλά αντιστοιχούν περισσότερο σε στρατηγικές επιλογές «σε κάθε περίπτωση αναγκαίες για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας» του ομίλου.
- (356) Ωστόσο, στο υπόμνημά τους της 23ης Ιουλίου 2013, οι γαλλικές αρχές αποφάσισαν να ανακαλέσουν το σύνολο των αντισταθμιστικών μέτρων που κοινοποιήθηκαν στις 12 Μαρτίου 2013, με εξαίρεση το μέτρο που αφορά τον καθορισμό ανώτατου ποσοστού διείσδυσης της BPF, το οποίο τροποποιείται προς την κατεύθυνση που περιγράφεται στο τμήμα 8.5.2 κατωτέρω.
- (357) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη αυτή την ανάκληση και θεωρεί ότι δεν χρειάζεται να αποφανθεί για τα ακόλουθα μέτρα:
- α) τις πρόσθετες μειώσεις των CAPEX («capital expenditures – κεφαλαιουχικών δαπανών»), ιδίως την παύση της παραγωγής των μοντέλων Citroën 6 – Peugeot 607, τη διακοπή και τη μη ανανέωση του μοντέλου Bipper/Nemo και την παύση της παραγωγής των κινητήρων ντίζελ άνω των 2 λίτρων·
 - β) την εγκατάλειψη της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος ενός ανταγωνιστή·
 - γ) την ανάκληση της ανάπτυξης και της παραγωγής της υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση.
- (358) Στο πλαίσιο των «αντισταθμιστικών μέτρων», η Επιτροπή θα αναλύσει, συνεπώς, μόνο την πρόταση των γαλλικών αρχών που αποσκοπεί στην καθιέρωση, από ένα κατώτατο ποσοστό [26-29]* %, ενός μηχανισμού αύξησης του κόστους της εγγύησης σε συνάρτηση με το ποσοστό διείσδυσης της BPF.

8.5.2. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΓΓΥΗΣΗΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΕΙΣΔΥΣΗΣ ΤΗΣ BPF

- (359) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι ο περιορισμός του ποσοστού διείσδυσης φανόταν να αποτελεί κατάλληλο μέτρο για να περιοριστεί η επίπτωση της χρηματοδοτικής στήριξης της BPF στις πωλήσεις οχημάτων της PSA. Ωστόσο, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς τον πραγματικό αντίκτυπο των μέτρων αυτών και τους όρους εφαρμογής τους. Πράγματι, η PSA πρότεινε την ανάληψη δέσμευσης για το έτος 2013 για κάθε ευρωπαϊκή χώρα, να μην υπερβεί το ποσοστό ευελιξίας H2 2012 και + 1, ήτοι ανώτατο ποσοστό 33,4 %. Εντούτοις, το όριο αυτό φαίνεται ότι είχε ήδη ενσωματώσει την προβλεφθείσα αύξηση για το έτος 2013, δεδομένου ότι το ποσοστό ήταν 29,8 % το 2012. Εξάλλου, για τα έτη 2014 και 2015, οι γαλλικές αρχές πρότειναν το ποσοστό διείσδυσης να υπολογιστεί αδροιστικά για τη γεωγραφική ζώνη G10 της BPF του προηγούμενου έτους, προσαρμοσμένο κατά τη μεταβολή του δείκτη διείσδυσης των συγκρίσιμων τραπεζών που ανέφερε η PSA (δέσμιες τράπεζες των εταιρειών Renault, Ford, BMW, VW και Daimler) με την πρόβλεψη ενός «κατωφλίου». Αυτή η αλλαγή θα επέφερε ενδεχομένως μια ευελιξία για την PSA, που θα μείωνε πράγματι τον δεσμευτικό χαρακτήρα και, κατά συνέπεια, την αποτελεσματικότητα αυτού του μέτρου.
- (360) Παρέμεναν ερωτήματα όσον αφορά την ταυτότητα των συγκρίσιμων τραπεζών που πρότεινε η PSA (επί του παρόντος μόνο τα ποσοστά διείσδυσης των δέσμιων τραπεζών της Renault και της Volkswagen, ενώ άλλοι παραγωγοί, όπως η Ford ή η Fiat είναι επίσης άμεσοι ανταγωνιστές). Δεδομένου ότι τα ποσοστά διείσδυσης παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές από τη μια χώρα στην άλλη, η BPF θα μπορούσε να συγκεντρώσει τις δυνατότητες χορήγησης δανείων στα τμήματα της αγοράς στα οποία έχει τη μεγαλύτερη παρουσία και να αναπτύξει μια επιθετική εμπορική στρατηγική έναντι των ανταγωνιστών.
- (361) Οι γαλλικές αρχές απάντησαν στα επιχειρήματα της Επιτροπής στις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 173). Συμφώνησαν, ιδίως, να διευρυνθεί το πεδίο των συγκρίσιμων τραπεζών, ώστε να περιληφθούν οι δέσμιες τράπεζες της Fiat και της Ford. Κατά τα λοιπά, διατήρησαν τις αρχές του μηχανισμού που προτάθηκε στην κοινοποίηση. Κατά την άποψή τους, όσον αφορά τον βαθμό ανάλυσης των ποσοστών διείσδυσης, κανένας κατασκευαστής δεν κοινοποιεί τα ποσοστά διείσδυσης του ανά τμήμα αγοράς. Όσον αφορά την ευελιξία του μηχανισμού, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι είναι απαραίτητη προκειμένου να καταστεί δυνατή η προσαρμογή της BPF στην προβλεπόμενη εξέλιξη της αγοράς και δεν επιφέρει καμία μείωση της αποτελεσματικότητας και του δεσμευτικού χαρακτήρα του εν λόγω μέτρου. Η Επιτροπή σημειώνει την παρατήρηση των γαλλικών αρχών ως προς την πιθανή ευελιξία που επέφερε η χρήση συνολικού ποσοστού διείσδυσης για το αντισταθμιστικό μέτρο που επιβλήθηκε στην BPF: από την αιτιολογική σκέψη 177 ανωτέρω συνάγεται ότι το [...] % των χρηματοδοτήσεων που χορήγησε η BPF αφορούσε τα τμήματα αγοράς Β και Γ και τις ακόλουθες πέντε χώρες: Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία, Γερμανία, Ισπανία και Ιταλία. Λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα στατιστικά στοιχεία, η Επιτροπή θεωρεί ότι μπορεί να αποκλειστεί ο κίνδυνος το αντισταθμιστικό μέτρο να είναι αναποτελεσματικό λόγω της υπερβολικής ευελιξίας που επιτρέπει η χρήση ενός συνολικού ποσοστού διείσδυσης.
- (362) Προκαταρκτικά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τις γαλλικές αρχές, το αντισταθμιστικό μέτρο σχετικά με το ποσοστό διείσδυσης συνιστά το «πλέον στοχευμένο και το καταλληλότερο για να διορθωθούν οι ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που θα προέκυπταν άμεσα από τη χορήγηση της ενίσχυσης υπό μορφή εγγύησης προς όφελος της τράπεζας BPF. Πράγματι, το μέτρο αυτό επιτρέπει την ικανοποιητική κατανόηση της σχέσης μεταξύ των συνεπειών της παροχής της εγγυήσεως του δημοσίου στη δραστηριότητα της Τράπεζας PSA και των πωλήσεων οχημάτων ⁽⁴⁸⁾».
- (363) Εξάλλου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι όλοι οι κατασκευαστές επιβεβαίωσαν στα σχόλιά τους τον σημαντικό ρόλο μιας δέσμιας τράπεζας στη χρηματοδότηση των πωλήσεων αυτοκινήτων. Η Toyota τονίζει ότι μια δέσμια τράπεζα επιτρέπει να βελτιωθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στο εμπορικό σήμα περίπου κατά 15 % και το ποσοστό διείσδυσης είναι υψηλότερο στις κατηγορίες των μικρών μοντέλων. Η Fiat πιστεύει ότι οι δέσμιες τράπεζες των αυτοκινητοβιομηχανιών συνιστούν εξαιρετικά αποδοτικά μέσα πωλήσεων και μάρκετινγκ. Συμμερίζεται τα σχόλια της Toyota όσον αφορά τον ρόλο τους στην οικοδόμηση της εμπιστοσύνης των πελατών και προσθέτει ότι διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο για τη στήριξη της διαδικασίας πωλήσεων, κυρίως με το να υποκαθιστούν τα «κλασικά» χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που αποδεσμεύονται από αυτό το είδος των δανείων. Η Fiat θεωρεί ότι η δημόσια εγγύηση υπέρ της BPF θα έχει άμεσο και εξαιρετικά αρνητικό αντίκτυπο στους ανταγωνιστές του ομίλου PSA.
- (364) Δεδομένης της ομόφωνης γνώμης των ενδιαφερόμενων μερών όσον αφορά τον κεντρικό ρόλο μιας δέσμιας τράπεζας στη χρηματοδότηση των πωλήσεων των αυτοκινητοβιομηχανιών και τις ιδιαίτερα αρνητικές συνέπειες για τον ανταγωνισμό που προκύπτουν άμεσα από την παροχή της εγγύησης προς όφελος της BPF, η Επιτροπή θεωρεί ότι επιβεβαιώνεται η καταλληλότητα του μέτρου που αποσκοπεί στον περιορισμό της δυνατότητας της BPF να χρησιμοποιεί τη δημόσια εγγύηση για να αυξήσει αδικαιολόγητα τη χρηματοδοτική της ικανότητα σε βάρος των δέσμιων τραπεζών των ανταγωνιστών της που δεν λαμβάνουν τη δημόσια στήριξη.
- (365) Στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013, οι γαλλικές αρχές δεσμεύτηκαν να επιφέρουν τις τροποποιήσεις που περιγράφονται στο τμήμα 7.2 ανωτέρω, για να αντισταθμίσουν τις στρεβλώσεις που προκάλεσε στον ανταγωνισμό η εγγύηση του κράτους στην BPF.

⁽⁴⁸⁾ Παράγραφος 234 των παρατηρήσεων.

- (366) Για να περιοριστούν οι στρεβλωτικές επιπτώσεις που θα προκαλούσε η εγγύηση στον ανταγωνισμό, αλλά και για να δοθεί στην BPF σχετική ευελιξία ώστε να αποκρίνεται στις πιθανές εξελίξεις της αγοράς, η προτεινόμενη δέσμευση έχει τη μορφή πρόσθετης αμοιβής για την εγγύηση σε συνάρτηση με το ποσοστό διείσδυσης της BPF. Η δέσμευση βασίζεται στην ακόλουθη αρχή: προβλέπεται αύξηση της αμοιβής για την εγγύηση όταν η BPF υπερβεί ένα κατώτατο ποσοστό διείσδυσης που καθορίζεται στο $[26-29]^*$ % στη ζώνη G 10. Η Επιτροπή παρατηρεί αφενός ότι η έκταση αυτής της ζώνης (Γερμανία, Αυστρία, Βέλγιο, Ιταλία, Ισπανία, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ελβετία, Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία) φαίνεται ότι είναι η πλέον αντιπροσωπευτική, από τους διαθέσιμους δείκτες, της ευρωπαϊκής αγοράς ⁽⁴⁹⁾. Εξάλλου, ένας τέτοιος μηχανισμός φαίνεται κατάλληλος προκειμένου να τηρηθεί η αρχή των αντισταθμιστικών μέτρων (που αποσκοπούν στον περιορισμό όλων των στρεβλώσεων ανταγωνισμού) εξασφαλίζοντας παράλληλα την αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Πράγματι, συνδέοντας την αύξηση του συντελεστή διείσδυσης με αύξηση της προμήθειας εγγύησης, η ικανότητα της BPF να προσφέρει ιδιαίτερα ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης χάρη στην εγγύηση θα περιοριστεί στο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς της, με ταυτόχρονο περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Ο όμιλος δεν θα καταβάλει αμοιβή μεγαλύτερη από αυτήν που μπορεί να χρηματοδοτήσει η κεφαλαιακή του κατάσταση, εφόσον ο όμιλος θα έχει τη δυνατότητα να διατηρήσει το ποσοστό διείσδυσης σε επίπεδο που αντιστοιχεί σε ένα ορισμένο επίπεδο αμοιβής. Η αμοιβή θα αυξάνεται με το ποσοστό διείσδυσης έως ότου ανέλθει στις 491 μονάδες βάσης (εκτιμώμενο ποσοστό της αγοράς). Το κατωτέρω Διάγραμμα 2 παρουσιάζει τη σύνδεση μεταξύ της προμήθειας εγγύησης και του ποσοστού διείσδυσης της PSA (για τα ακριβή στοιχεία, βλ. πίνακα 17 αιτιολογική σκέψη 250 ανωτέρω).

Διάγραμμα 2

Σχέση μεταξύ της προμήθειας εγγύησης (σε μονάδες βάσης) και του ποσοστού διείσδυσης G10 (%)

[...] *

- (367) Η ανάλυση του αντίκτυπου του εν λόγω μέτρου θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να λαμβάνει υπόψη το θεωρητικό ποσοστό διείσδυσης που θα μπορούσε να επιτύχει η PSA χωρίς την ενίσχυση («αντιπαράδειγμα ποσοστού διείσδυσης»). Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, χωρίς την εγγύηση του κράτους, η υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της BPF και η μείωση της χρηματοδοτικής ικανότητάς της θα οδηγούσε σε αντιστοιχη μείωση της παραγωγής δανείων, η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση κατά $[5-20]^*$ % των πωλήσεων της αυτοκινητοβιομηχανίας ⁽⁵⁰⁾. Έτσι, ο κύκλος εργασιών του τμήματος αυτοκινήτων της PSA, που επιτεύχθηκε χάρη στις χρηματοδοτήσεις της δέσμιας τράπεζας, θα ανερχόταν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, σε $[6\ 000 - 7\ 000]^*$ εκατ. ευρώ χωρίς την ενίσχυση και $[35\ 000 - 40\ 000]^*$ εκατ. ευρώ με την ενίσχυση (λαμβάνομένης υπόψη εκτιμώμενης μείωσης περίπου $[10-20]^*$ % των πωλήσεων). Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει συνεπώς ότι το θεωρητικό ποσοστό διείσδυσης της BPF θα ήταν περίπου $[15-20]^*$ %. Με διαφορετικούς όρους, χωρίς την κρατική εγγύηση, η ικανότητα χρηματοδότησης της η BPF θα μειωνόταν σε βαθμό που θα οδηγούσε σε σημαντική μείωση του ποσοστού διείσδυσης της. Εξάλλου, θα προέκυπτε παράλληλη μείωση του όγκου των πωλήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τον κομβικό ρόλο των δέσμιων τραπεζών για τις πωλήσεις αυτοκινήτων. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αυτή η μείωση δεν θα επέτρεπε να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα και θα οδηγούσε την PSA σε έναν φαύλο κύκλο αλληπάλληλων υποβαθμίσεων της δικής της πιστοληπτικής ικανότητας καθώς και της BPF, προκαλώντας με αυτό τον τρόπο ακόμη και πρόσθετες ζημιές για τον όμιλο.
- (368) Αυτό το «αντίστροφο» ποσοστό διείσδυσης επιτρέπει τον ενδεικτικό ποσοτικό προσδιορισμό του κατώτερου ορίου που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό του αντισταθμιστικού μέτρου. Αυτό το ελάχιστο όριο θα κυμαίνεται σε επίπεδο υψηλότερο από το εν λόγω θεωρητικό ποσοστό που εκτιμάται σε $[15-20]^*$ %. Το οριακό ποσοστό διείσδυσης θα πρέπει επίσης να είναι σε επίπεδο χαμηλότερο από το τρέχον ποσοστό διείσδυσης ($[29-31]^*$ % για τη ζώνη G10 το 2012). Πράγματι, κάθε αντισταθμιστικό μέτρο αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων μιας κρατικής ενίσχυσης στους ανταγωνιστές της δικαιούχου επιχείρησης. Ωστόσο, η κρατική εγγύηση επιτρέπει ήδη στην BPF να διατηρεί το σημερινό ποσοστό διείσδυσης (όπως αποδεικνύει το «αντίστροφο» ποσοστό διείσδυσης). Συνεπώς, κάθε αντισταθμιστικό μέτρο που έχει τη μορφή πρόσθετης αμοιβής θα πρέπει ήδη να εφαρμόζεται στο τρέχον ποσοστό διείσδυσης.
- (369) Λαμβάνοντας υπόψη το ποσοστό διείσδυσης του $[29-31]^*$ %, το κατώτατο όριο $[15-20]^*$ % που περιγράφεται ανωτέρω, τις πιθανές αυξητικές μεταβολές που περιγράφουν οι γαλλικές αρχές και τη σημασία της χρηματοδότησης των δέσμιων τραπεζών για τη δραστηριότητα των πωλήσεων αυτοκινήτων, η δέσμευση να αυξηθεί η αμοιβή για την κρατική εγγύηση κατά $[26-29]^*$ % ⁽⁵¹⁾ θεωρείται ως κατάλληλο μέτρο που μπορεί να περιορίσει τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Πράγματι, λαμβάνοντας υπόψη το τρέχον ποσοστό διείσδυσης, η δέσμευση σημαίνει ότι η BPF θα έπρεπε να αυξήσει ήδη την προμήθεια εγγύησης κατά $[40-50]^*$ περίπου μονάδες βάσης (το οποίο σημαίνει ότι η κρατική εγγύηση θα αμειβόταν περίπου με $[300-310]^*$ μονάδες βάσης αντί των 260 μονάδων βάσης που προβλέπει το αρχικό πρωτόκολλο που έχει συναφθεί με το κράτος). Εάν η BPF επιθυμεί να αυξήσει το ποσοστό διείσδυσης, η αμοιβή θα

⁽⁴⁹⁾ Ο δείκτης G5, που περιλαμβάνεται στον δείκτη G10, καλύπτει ήδη, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (361) ανωτέρω, το [...] * % των χρηματοδοτήσεων που χορηγεί η BPF.

⁽⁵⁰⁾ Υπόμνημα των γαλλικών αρχών της 7ης Δεκεμβρίου 2012: αντιπαράδειγμα – αρχικές επιπτώσεις στον όμιλο PSA.

⁽⁵¹⁾ Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι αυτό το ποσοστό διείσδυσης του $[26-29]^*$ % είναι σημαντικά χαμηλότερο από αυτό που πρότειναν αρχικά οι γαλλικές αρχές στην πρώτη εκδοχή του αντισταθμιστικού μέτρου: ήτοι 33,4 %, όπως αναφέρεται στον πίνακα 7 της αιτιολογικής σκέψης 102.

αυξηθεί κατά τα ποσοστά που προβλέπονται στον πίνακα 17 της αιτιολογικής σκέψης 250 ανωτέρω ⁽⁵²⁾. Εάν αυτό το ποσοστό διείσδυσης μειωθεί, η πρόσθετη αμοιβή θα μειωθεί κατά τον ίδιο τρόπο ⁽⁵³⁾. Συνεπώς, η δέσμευση αυτή επιφέρει άμεση αύξηση του κόστους της εγγύησης για την BPF, κόστος το οποίο θα αυξάνεται όσο αυξάνεται το ποσοστό των οχημάτων που χρηματοδοτούνται από την BPF επί του συνόλου των πωλήσεων.

- (370) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό επιτρέπει την αντιστάθμιση των υπερβολικών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού κατά την έννοια των σημείων 38 έως 40 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν.
- (371) Τέλος, παρά την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα που κατά τα φαινόμενα πλήττει την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, η Επιτροπή πιστεύει ότι μια πρόσθετη μείωση της παραγωγικής ικανότητας του ομίλου PSA δεν θα αποτελούσε την καταλληλότερη λύση στην προκειμένη περίπτωση:
- α) αφενός, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 49 ανωτέρω, η επιχείρηση έχει ήδη καταβάλει σημαντικές διαρθρωτικές προσπάθειες στις εγκαταστάσεις της Aulnay et de Rennes·
- β) αφετέρου, όπως διευκρινίστηκε στην αιτιολογική σκέψη 315 ανωτέρω, εάν απαιτηθούν στο μέλλον νέες προσπάθειες αναδιάρθρωσης, κρίνεται προτιμότερο να δοθεί στην PSA ένα περιθώριο στρατηγικών ελιγμών στην επιλογή των μέσων που θα εφαρμόσει για τη σταθεροποίηση της οικονομικής της κατάστασης, εφόσον η πρόσθετη μείωση της παραγωγικής ικανότητας είναι μόνο ένα από τα μέσα που θα μπορούσαν να προβλεφθούν για την επίτευξη αυτού του σκοπού.

8.5.3. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ

- (372) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι οι γαλλικές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση ότι η PSA δεν θα μειώσει το μέσο ετήσιο εμπορικό περιθώριο των χρηματοδοτήσεων που χορηγήθηκαν στους αντιπροσώπους του δικτύου της σε επίπεδο χαμηλότερο από το μέσο ετήσιο εμπορικό περιθώριο που διαπιστώθηκε κατά τους τελευταίους δώδεκα μήνες έως τις 30 Ιουνίου 2013 για όλη τη διάρκεια της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης.
- (373) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η δέσμευση αυτή επιτρέπει να μη μειωθεί ο δεσμευτικός χαρακτήρας του περιορισμού του ποσοστού διείσδυσης της BPF. Πράγματι, διατηρώντας το μέσο εμπορικό περιθώριο στους αντιπροσώπους στο επίπεδο που επικρατούσε χωρίς την ενίσχυση, η BPF δεν θα μπορεί να χρησιμοποιεί την εγγύηση για να συνεχίζει μια επιθετική εμπορική πολιτική έναντι αυτών των αντιπροσώπων.

8.5.4. ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΑΡΧΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «50CO₂CARS» ΣΕ ΕΠΙΣΤΡΕΠΤΕΣ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ

- (374) Για να διατηρηθεί ο αναλογικός χαρακτήρας των μέσων που εφαρμόζει το δημόσιο για τη διατήρηση των τεχνολογικών δεξιοτήτων της κατασκευάστριας εταιρείας που αντιμετωπίζει δυσκολίες, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αναγκαίο:
- α) Η διάσταση των δραστηριοτήτων E&A που ασκούνται στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης δεν πρέπει να συμβάλει στην εμφάνιση κινδύνου «παραγκωνισμού» που αναφέρει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 243 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας·
- β) Σε περίπτωση ευνοϊκής εξέλιξης, ένα σημαντικό μέρος των δημοσίων πόρων που τίθενται στη διάθεση του κατασκευαστή, προκειμένου να διατηρείται το επίπεδο ικανοτήτων στην «τεχνολογία αιχμής» να επιστρέφεται στη χορηγούσα αρχή της ενίσχυσης σε περίπτωση επιτυχίας του έργου E&A και αποκατάστασης της βιωσιμότητας.
- (375) Όσον αφορά το πρώτο σημείο, η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει εάν, σε περίπτωση υλοποίησης του έργου «50CO₂Cars», θα μειωθούν αισθητά (ή ριζικά) τα δυναμικά κίνητρα των άλλων κατασκευαστών αυτοκινήτων να συνεχίσουν τις προσπάθειες E&A στην υβριδική τεχνολογία. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τις παρατηρήσεις της GM ότι, αν τα ποσά από δημόσιους πόρους που διατίθενται για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars», δεν είναι «αμελητέα» για ένα έργο E&A για την ανάπτυξη συστήματος «mild-hybridisation», δεν θα ήταν κατ' ανάγκη και «σημαντικά» σε σχέση με τις δαπάνες E&A του τομέα στο σύνολό του και, σε κάθε περίπτωση, ανεπαρκή για να «εμποδίσουν έναν ανταγωνιστή

⁽⁵²⁾ Ενδεικτικά, εάν το ποσοστό διείσδυσης ανέλθει σε [30-40]* % (έναντι [29-31]* % επί του παρόντος), η αύξηση του κόστους της εγγύησης θα είναι [70-80]* μονάδες βάσης.

⁽⁵³⁾ Ενδεικτικά, εάν το ποσοστό διείσδυσης ανέλθει σε [20-30]* % (έναντι [29-31]* % επί του παρόντος), η αύξηση του κόστους της εγγύησης θα είναι [20-30]* μονάδες βάσης.

κατασκευαστή να αναπτύξει το δικό του πρόγραμμα E&A στον ίδιο τομέα» (βλ. αιτιολογική σκέψη 184 ανωτέρω). Από την πλευρά της, η Fiat επιβεβαιώνει επίσης ότι η τεχνολογική πρόοδος που επιτυγχάνεται με το έργο «50CO₂Cars» δεν θα αποτελέσει φραγμό εισόδου που θα αποθαρρύνει τους άλλους κατασκευαστές (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 190 και 232 ανωτέρω). Με βάση αυτές τις αναφορές των τρίτων μερών, η Επιτροπή μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι μπορεί στην συγκεκριμένη περίπτωση να αποκλεισθεί ο κίνδυνος η υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» να προκαλέσει αποτέλεσμα «παραγκωνισμού».

- (376) Όσον αφορά το δεύτερο σημείο, η Επιτροπή παραπέμπει στο προτεινόμενο από τις γαλλικές αρχές αντισταθμιστικό μέτρο στο τμήμα 7.5 ανωτέρω, που αποσκοπεί στο να μετατραπούν οι επιδοτήσεις ύψους 24,5 εκατ. ευρώ που είχαν προταθεί αρχικά σε προκαταβολές επιστρεπτές προς τον ADEME, κατά τρόπον ώστε, σε περίπτωση ευνοϊκών εξελίξεων για τον όμιλο PSA, να επιστραφεί στο κράτος το σύνολο των ποσών που καταβλήθηκαν για την υλοποίηση των ενισχυόμενων δραστηριοτήτων E&A.
- (377) Σε τελική ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια στήριξη για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης όχι μόνο δεν μπορεί να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο τα κίνητρα των άλλων κατασκευαστών να συνεχίσουν τις προσπάθειες E&A (απουσία αποτελέσματος «παραγκωνισμού»), αλλά είναι επίσης αναλογική προς τον στόχο της αποκατάστασης της βιωσιμότητας του ομίλου PSA, στο μέτρο που οι γαλλικές αρχές έχουν αναλάβει τη δέσμευση, σε περίπτωση βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης του ομίλου, τα ποσά που προκατέβαλε το δημόσιο για να στηρίξει την υλοποίηση αυτού του έργου E&A να επιστραφούν, για το σύνολο των προεξοφλημένων ποσών, στη αρχή που χορήγησε την ενίσχυση (βλ. αιτιολογική σκέψη 256 ανωτέρω).

8.5.5. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΜΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΞΑΓΟΡΩΝ

- (378) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι γαλλικές αρχές δεσμεύτηκαν να μην αποκτήσει η PSA συμμετοχές σε άλλες επιχειρήσεις και να μην εξαγοράσει στοιχεία ενεργητικού επιχειρήσεων, κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσής της, με τις συνθήκες που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 251 κ.ε., για ποσά άνω των 100 εκατ. ευρώ ετησίως. Κατά παρέκκλιση από τη γενική αρχή που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 251 και 252 ανωτέρω, η Faurecia και οι θυγατρικές της θα μπορούν να πραγματοποιήσουν εξαγορές με την προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 253 ανωτέρω. Στην αξιολόγησή της, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη θετικά τις εξαγορές, οι οποίες i) συμβάλλουν, άμεσα ή έμμεσα, στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA έχοντας θετικό αντίκτυπο στην προβλεπόμενη απόδοση του ομίλου PSA και ii) δεν συνιστούν καταστρατήγηση της υποχρέωσης να περιορίζονται οι επιπτώσεις της ενίσχυσης στα απολύτως αναγκαία για την επίτευξη των στόχων του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA.
- (379) Η Επιτροπή θεωρεί το μέτρο αυτό αναγκαίο και ότι μπορεί να αντισταθμίσει τα αποτελέσματα στρέβλωσης του ανταγωνισμού που προκαλεί η χορήγηση της ενίσχυσης.

8.5.6. ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΓΙΑ ΤΟ FMEA

- (380) Ένας ανώνυμος τρίτος θεωρεί ότι η PSA πρέπει να πωλήσει τη συμμετοχή της στο FMEA. Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι παρατηρήσεις του εν λόγω τρίτου συνδέονται με καταγγελία που εξετάζεται από την Επιτροπή και δεν αφορούν το αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας. Ως εκ τούτου δεν είναι αναγκαίο να απαντήσει στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης.

8.6. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟ: ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ, ΧΩΡΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

- (381) Για να είναι δυνατό να επιτραπεί η ενίσχυση, πρέπει, κατ' εφαρμογή των σημείων 43 έως 45 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν, το ποσό και η ένταση της ενίσχυσης να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο που θα επιτρέψει την αναδιάρθρωση ανάλογα με τους διαθέσιμους χρηματοοικονομικούς πόρους της επιχείρησης, των μετόχων της ή του επιχειρηματικού ομίλου στον οποίο ανήκει. Οι δικαιούχοι της ενίσχυσης πρέπει να συμβάλουν ουσιαστικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με δικούς τους πόρους, περιλαμβανομένης της πώλησης στοιχείων του ενεργητικού που δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης, ή με εξωτερική χρηματοδότηση που θα λάβουν με τους όρους της αγοράς.
- (382) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 246 και 247 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή πενθυμίζει ότι αυτός ο όρος συμβατότητας δεν δημιουργεί ιδιαίτερες αμφιβολίες. Οι δαπάνες αναδιάρθρωσης, όπως περιγράφονται στην κοινοποίηση των γαλλικών αρχών, ανέρχονται σε [1,3-1,8]* δισεκατ. ευρώ. Προκειμένου να χρηματοδοτήσει την αναδιάρθρωσή του, ο όμιλος PSA έδωσε σε εφαρμογή πρόγραμμα μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων που απέφερε στον όμιλο ποσό 1,956 δισεκατ. ευρώ ρευστών διαθέσιμων (2,050 δισεκατ. σε όρους καθαρής χρηματοπιστωτικής θέσης). Προς υπόμνηση, το ποσό της ενίσχυσης ανέρχεται σε 571,9 εκατ. ευρώ.
- (383) Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απαίτηση περιορισμού του ποσού της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο για την υλοποίηση της αναδιάρθρωσης εξασφαλίζεται επίσης με τη δέσμευση των γαλλικών αρχών να μην υπάρξουν εξαγορές, με τους όρους που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 251 και επόμενες. Η Επιτροπή θεωρεί πράγματι ότι η δέσμευση αυτή επιτρέπει να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να χρησιμοποιήσει ο όμιλος PSA διαθέσιμους οικονομικούς πόρους για οποιοδήποτε άλλο σκοπό εκτός από την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας.

(384) Η Επιτροπή εκτιμά, συνεπώς, ότι δεν συντρέχει λόγος να επανεξετάσει την εκτίμηση στην οποία προέβη στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας σχετικά με την τήρηση των κριτηρίων που απαριθμούνται στις παραγράφους 43 και 45 των κατευθυντηρίων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν.

8.7. ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΦΑΠΙΑΞ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (385) Σύμφωνα με τις παραγράφους 72 και επόμενες των κατευθυντηρίων γραμμών για τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, ενίσχυση αναδιάρθρωσης μπορεί να χορηγείται μόνο μία φορά σε διάστημα δέκα ετών.
- (386) Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν στην κοινοποίηση της 12ης Μαρτίου 2013 ότι ο όμιλος PSA δεν έχει λάβει ενισχύσεις αναδιάρθρωσης κατά τα 10 τελευταία έτη.
- (387) Επομένως έχει τηρηθεί η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(388) Λαμβανομένων υπόψη των δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει οι γαλλικές αρχές, η ενίσχυση μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που προτίθεται να χορηγήσει η Γαλλία στον όμιλο PSA Peugeot Citroën SA υπό μορφή εγγύησης του κράτους η οποία καλύπτει τις εκδόσεις ομολόγων της Banque PSA Finances που πραγματοποιούνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016 εντός του ορίου των 7 δισεκατ. ευρώ (με ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης 486 εκατ. ευρώ), αφενός, και υπό μορφή επιστρεπτέων προκαταβολών ύψους 85,9 εκατ. ευρώ για την υλοποίηση του έργου E&A «50CO₂Cars», αφετέρου, ήτοι συνολικό ποσό ενίσχυσης ύψους 571,9 εκατ. ευρώ, είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

Εγκρίνεται, συνεπώς, η εκτέλεση της εν λόγω κρατικής ενίσχυσης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 29 Ιουλίου 2013.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

1. ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ

- 1) Οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται ότι ο όμιλος PSA θα αναθέσει σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα την ευθύνη να ελέγχει ενδελεχώς την εφαρμογή των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013 («ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας») για τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.
- 2) Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να είναι ανεξάρτητος από τον όμιλο PSA. Όσον αφορά τα καθήκοντά του π.χ. ως τράπεζας επενδύσεων, συμβούλου ή ορκωτού λογιστή, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας οφείλει να κατέχει την τεχνογνωσία και τις γνώσεις που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση της εντολής του και δεν θα πρέπει ποτέ να υπόκειται σε σύγκρουση συμφερόντων. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να αμείβεται από τον όμιλο PSA κατά τρόπο που δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να επηρεάζει την αποτελεσματική και ανεξάρτητη εκτέλεση των καθηκόντων του.
- 3) Οι γαλλικές αρχές υποβάλλουν για προηγούμενη έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το αργότερο εντός τεσσάρων εβδομάδων από την ημερομηνία κοινοποίησης στις γαλλικές αρχές της απόφασης που θα εκδώσει η Επιτροπή στην υπόθεση SA. 35611, τουλάχιστον δύο πρόσωπα ή οργανισμούς για τον διορισμό ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα.
- 4) Οι προτάσεις των γαλλικών αρχών πρέπει να είναι επαρκώς λεπτομερείς, ώστε να είναι σε θέση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διασφαλίσει ότι ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πληροί τις προϋποθέσεις στο πλαίσιο της παρούσας δέσμευσης. Οι προτάσεις πρέπει να περιλαμβάνουν ιδίως τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) γραπτό σχέδιο εντολής, που παραθέτει αναλυτικά όλες τις διατάξεις που θα επιτρέπουν στον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα να εκτελεί τα καθήκοντά του·
 - β) σχέδιο προγράμματος εργασίας που αναλύει τον τρόπο με τον οποίο ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας προτίθεται να εκτελεί τα καθήκοντά του.
- 5) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ή να απορρίψει τις προτάσεις ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα και θα μπορεί να εγκρίνει το σχέδιο εντολής με την επιφύλαξη των τροποποιήσεων που κρίνει χρήσιμες για να μπορέσει ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας να εκτελέσει τα καθήκοντά του. Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκρίνει μία μόνο από τις προτάσεις του ομίλου PSA, ο όμιλος θα διορίσει το εν λόγω πρόσωπο ή τον οργανισμό ως ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή θα πράξει τα δέοντα ώστε το εν λόγω πρόσωπο ή οργανισμός να διοριστεί δυνάμει του εγκεκριμένου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχεδίου εντολής. Εάν εγκριθούν περισσότεροι του ενός, ο όμιλος PSA είναι ελεύθερος να επιλέξει το πρόσωπο ή οργανισμό που επιθυμεί να διορίσει ως ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα διοριστεί εντός μιας εβδομάδας από την έγκριση της Επιτροπής και σύμφωνα με το σχέδιο εντολής που εγκρίνεται από την Επιτροπή.
- 6) Εάν απορριφθούν όλες οι προτάσεις των γαλλικών αρχών, οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται ότι ο όμιλος PSA θα προτείνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τουλάχιστον δύο άλλα πρόσωπα ή οργανισμούς, σύμφωνα με τους όρους και τη διαδικασία που προβλέπει η παρούσα δέσμευση, και εντός δύο εβδομάδων από την κοινοποίηση, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, της απόρριψης της πρώτης πρότασης.
- 7) Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απορρίψει τις νέες προτάσεις των γαλλικών αρχών, η Επιτροπή θα ορίσει έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τον οποίο ο όμιλος PSA οφείλει να διορίσει δυνάμει του εγκεκριμένου από την Επιτροπή σχεδίου εντολής.

2. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ

- 8) Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα πρέπει i) να παρέχει βοήθεια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να ελέγχει αν ο όμιλος PSA τηρεί τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013, και ii) να εκπληρώσει την αποστολή του, όπως αυτή ορίζεται από την εν λόγω επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα πρέπει να εκτελεί τα καθήκοντά του βάσει του προγράμματος εργασίας που εγκρίνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και, ενδεχομένως, τροποποιείται με τη συγκατάθεση της. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί αυτεπάγγελα ή αν το ζητήσει ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας ή ο όμιλος PSA, να παρέχει οδηγίες στον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα. Ο όμιλος PSA δεν μπορεί να δίνει οδηγίες στον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα.
- 9) Η αποστολή του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα είναι να εξασφαλίζει την τήρηση και πλήρη εφαρμογή όλων των υποχρεώσεων που προβλέπονται στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013 καθώς και να βεβαιώνεται ότι ο όμιλος PSA εφαρμόζει το σχέδιο αναδιάρθρωσης που κοινοποιήθηκε στις 12 Μαρτίου 2013 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

- 10) Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας:
- α) οφείλει να προτείνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην πρώτη έκθεσή του, αναλυτικό πρόγραμμα εργασίας που περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα ελέγχει την τήρηση της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013·
 - β) οφείλει να ελέγχει αν ο όμιλος PSA εφαρμόζει πλήρως και ορθά το σχέδιο αναδιάρθρωσης και ιδίως:
 - ότι θα θέτει σε εφαρμογή τις δεσμεύσεις που ορίζονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013 και τα αντισταθμιστικά μέτρα που περιγράφονται στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013,
 - ότι θέτει σε εφαρμογή τα μέτρα βιωσιμότητας που περιγράφονται στο σημείο 6 της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013·
 - γ) πρέπει να εξασφαλίζει ότι τηρούνται όλες οι λοιπές υποχρεώσεις που περιγράφονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013·
 - δ) πρέπει να αναλάβει όλα τα άλλα καθήκοντα που του ανατίθενται στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013·
 - ε) πρέπει να προτείνει στον όμιλο PSA τα μέτρα που κρίνει χρήσιμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που αναφέρονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013·
 - στ) θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις στο κανονιστικό πεδίο που μπορεί να έχουν επιπτώσεις στη ρευστότητα και τη φερεγγυότητα για να παρακολουθεί την εξέλιξη των κύριων συναφών χρηματοοικονομικών δεικτών σε σχέση με τις προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA·
 - ζ) θα πρέπει να προτείνει σχέδιο γραπτής έκθεσης προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τις γαλλικές αρχές και τον όμιλο PSA εντός 30 ημερών από την εκάστοτε περίοδο έξι μηνών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι γαλλικές αρχές και ο όμιλος PSA μπορούν να προτείνουν τροποποιήσεις, εντός προθεσμίας 5 εργάσιμων ημερών. Εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή των παρατηρήσεων, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να συντάξει τελική έκθεση, λαμβάνοντας υπόψη, στο μέτρο του δυνατού και κατά τη διακριτική του ευχέρεια, τις παρατηρήσεις που παρέλαβε. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα πρέπει στη συνέχεια να αποστείλει την έκθεση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις γαλλικές αρχές. Θα μπορεί στη συνέχεια να διαβιβάσει την έκθεσή του στον όμιλο PSA. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αποστείλει την έκθεσή του στις γαλλικές αρχές ή στον όμιλο PSA πριν να τη διαβιβάσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εάν η τελική έκθεση του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα περιλαμβάνει εμπιστευτικά στοιχεία που αφορούν τον όμιλο PSA, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας υποχρεούται να αποστείλει μη εμπιστευτική έκδοσή.

Η έκθεση θα πρέπει ειδικότερα να περιγράφει όλες τις ενέργειες του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα για την εκπλήρωση της αποστολής του και την τήρηση, από τον όμιλο PSA, των υποχρεώσεων που υπέχει σύμφωνα με τους όρους της επιστολής δεσμεύσεων. Πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επαληθεύει αν η διαχείριση του ομίλου PSA είναι σύμφωνη με τις υποχρεώσεις της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013. Εάν χρειασθεί, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να διευκρινίζει λεπτομερέστερα τα στοιχεία που επιθυμεί να περιλαμβάνει η έκθεση.

Εκτός από τις εν λόγω εκθέσεις, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να ενημερώνει εγγράφως την Επιτροπή με τη δέουσα επιμέλεια για κάθε παραβίαση των δεσμεύσεων που αναφέρονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013, την οποία ενδεχομένως υποπτεύεται, στέλνοντας παράλληλα μία μη εμπιστευτική έκδοση της επιστολής στον όμιλο PSA.

3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- 11) Ο όμιλος PSA θα πρέπει να παρέχει και να απαιτεί από τους συμβούλους του να παρέχουν, τηρώντας τους κανόνες του επαγγελματικού απορρήτου, κάθε συνεργασία, βοήθεια και ενημέρωση την οποία θα μπορούσε εύλογα να τους ζητήσει ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας για την εκτέλεση των καθηκόντων του στο πλαίσιο της εντολής του. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να έχει απεριόριστη πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες, τα έγγραφα και αρχεία, καθώς και σε όλα τα διευθυντικά στελέχη ή τους μισθωτούς του ομίλου PSA, που είναι απαραίτητα για την άσκηση των καθηκόντων του. Ο όμιλος PSA θα πρέπει να παρέχει στον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ένα γραφείο στις εγκαταστάσεις του και κάθε μισθωτός του ομίλου PSA θα πρέπει να είναι πρόθυμος να συναντήσει τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα και να του παρέχει τις πληροφορίες που χρειάζεται για την εκτέλεση των καθηκόντων του.
- 12) Με την επιφύλαξη έγκρισης του ομίλου PSA (την οποία ο όμιλος δεν μπορεί να αρνηθεί ή να καθυστερεί χωρίς λόγο) και με δικά του έξοδα, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας μπορεί να προσλαμβάνει συμβούλους που επιθυμεί, ιδίως για νομικά θέματα ή θέματα χρηματοδότησης επιχειρήσεων, εάν θεωρεί ότι είναι αναγκαίο για την εκτέλεση των καθηκόντων του δυνάμει της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013 και με την προϋπόθεση ότι τα έξοδα και άλλες επιβαρύνσεις είναι εύλογα. Εάν ο όμιλος PSA αρνηθεί να διαθέτει ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας παρόμοιους συμβούλους, η Επιτροπή θα μπορεί να εγκρίνει τον διορισμό τους αφού ακούσει τον όμιλο PSA. Μόνο ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας μπορεί να δίνει οδηγίες σε αυτούς τους συμβούλους.

4. ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΝΕΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ

- 13) Εάν ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας να θέσει τέρμα στα καθήκοντά του που περιγράφονται στις δεσμεύσεις βάσει της επιστολής της 23ης Ιουλίου 2013, ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, όπως η εμφάνιση σύγκρουσης συμφερόντων που αφορά τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα:
- α) η Επιτροπή μπορεί, αφού ακούσει τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, να επιβάλει στον όμιλο PSA να τον αντικαταστήσει·
 - β) ο όμιλος PSA μπορεί, με την έγκριση της Επιτροπής, να αντικαταστήσει τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα.
- 14) Εάν ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας έχει απαλλαγεί από τα καθήκοντά του σύμφωνα με το τμήμα 4 του παρόντος παραρτήματος, μπορεί να του επιβληθεί να συνεχίσει να ασκεί τα καθήκοντά του έως ότου διοριστεί νέος ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας και του κοινοποιήσει όλες τις συναφείς πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του. Ο νέος ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα διοριστεί σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος.
- 15) Με την επιφύλαξη του σημείου 13) του παρόντος παραρτήματος, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας μπορεί να θέσει τέρμα στα καθήκοντά του μόνον αφού τον απαλλάξει η Επιτροπή, αφού θα έχει εκπληρώσει όλες τις υποχρεώσεις του. Ωστόσο, η Επιτροπή μπορεί ανά πάσα στιγμή να απαιτήσει τον διορισμό νέου ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα, εάν διαπιστωθεί εκ των υστέρων ότι οι δεσμεύσεις που ορίζονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013 δεν έχουν τηρηθεί στο ακέραιο.
-